

Vie au Grand Air

15 FEVRIER 1922. — NUMÉRO 874.
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle de PUBLICITÉ
11, Boulevard des ITALIENS, PARIS

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS pour 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.



L'ÉQUIPE DE FRANCE DE FOOTBALL BAT LE "ONZE" DE BELGIQUE : LE BUT DE LA VICTOIRE
La deuxième rencontre internationale de la saison, disputée le 15 janvier, au stade de Colombes, opposait le onze de France à celui de Belgique. Nos représentants battirent leurs adversaires par 2 buts à 1. Notre document représente le second but rentré par la France.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright Février 1922, by Librairie Hachette, Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Automobile

LE GRAND PRIX DE L' A. C. F. EN 1922

Par Henri PETIT

LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE DE 1922 SE DISPUTERA SUR LE CIRCUIT DE STRASBOURG. CE QUE SERONT LES VOITURES ENGAGÉES DANS LA COURSE DE VITESSE ET L'ÉPREUVE DE TOURISME

DANS quelques mois (exactement le 15 juillet) va se courir le Grand Prix de l'Automobile Club de France. Pour être plus précis, nous pourrions dire « les Grands Prix de l'Automobile Club de France » puisque, ainsi que nous allons le voir tout à l'heure, cette manifestation comprend, cette année, deux épreuves bien distinctes et complètement indépendantes.

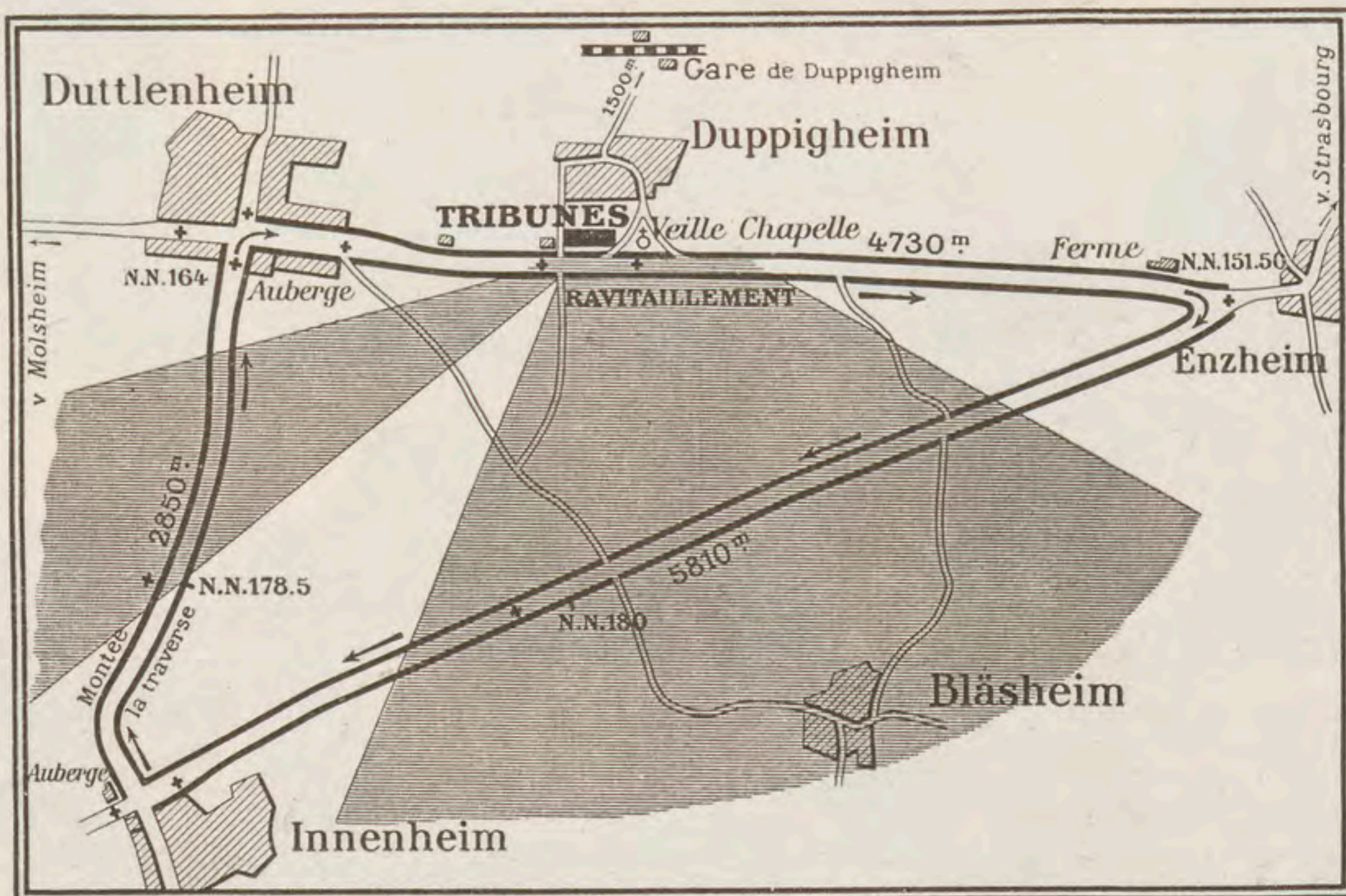
Il est inutile d'insister sur l'intérêt que présente, au point de vue de la construction automobile, le Grand Prix de l'Automobile Club de France, et les courses de vitesse, en général. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* savent, en effet, que la plupart des progrès accomplis dans la construction des voitures automobiles ont été suscités par des épreuves publiques de vitesse : il n'est pas exagéré de dire que s'il n'y avait jamais eu de courses, les voitures de 1922 seraient moins parfaites qu'elles n'étaient en 1910.

Malgré tout, certaines de nos Associations syndicales ont manifesté cette année, comme les années précédentes, la plus grande répugnance à la réussite du Grand Prix : elles s'étaient réservé de faire supprimer l'épreuve si le nombre des engagements était inférieur à 30 : l'événement est venu donner un démenti à ces prévisions pessimistes et nous pouvons être assurés dès maintenant que le Grand Prix se courra.

LE CIRCUIT On sait que, l'an dernier, de vives contestations avaient eu lieu entre plusieurs régions de la France qui proposaient toutes des circuits alléchants pour la Grande Course de vitesse nationale. Strasbourg figurait parmi les favoris ; mais, par suite de l'inertie de la Municipalité, la capitale de l'Alsace reconquise s'était vu supplanter, au dernier moment, par le Mans. Cette année

Strasbourg s'y est prise assez tôt et s'est assuré la possession du circuit si envié.

Celui-ci est, comme il est accoutumé maintenant, un petit circuit : il ne comprend, en effet, pas plus de 13 kilomètres et il a la forme classique du triangle. Ses sommets sont jalonnés par les localités de Enzheim, située au sud-ouest de Strasbourg et les deux villages de Innenheim et Düttlenheim.



LE CIRCUIT DE STRASBOURG

Le départ est donné à Düppigheim. Le circuit mesure 13 kil. 390 de tour et est presque constamment visible des tribunes.

Le circuit est à peu près complètement plat. Deux sur trois des routes qui le composent sont larges. La troisième doit être élargie d'ici le mois de juillet. Tout se présente donc le mieux possible pour que les plus grandes vitesses y soient réalisées.

Au point de vue spectacle, le circuit a des avantages de premier ordre, car, de l'emplacement où se trouveront les tribunes, on découvre la presque totalité de la route. Il sera facile, par conséquent, de suivre tous les concurrents d'un bout à l'autre de l'épreuve. Nul doute que ce Grand Prix ne connaisse un vif succès, tant en raison de l'intérêt technique qu'il doit présenter que de l'intérêt touristique de la région et des facilités que l'on aura de se loger à Strasbourg.

LES DEUX COURSES

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, le Grand Prix de 1922 comporte deux épreuves distinctes : le Grand Prix de l'Automobile Club de France proprement dit ; course de vitesse pure, réservée aux voitures munies d'un moteur d'une cylindrée maximum de 2 litres, et le Grand Prix de tourisme dont les participants recevront une quantité de combustible de 17 litres aux 100 kilomètres, cette quantité de 17 litres comprenant à la fois le combustible proprement dit et l'huile



LA RUE PRINCIPALE DE DÜPPIGHEIM

C'est à Düppigheim que sera donné le départ du circuit de Strasbourg, au milieu d'une ligne droite de 4.730 mètres.



L'EMPLACEMENT DES TRIBUNES

Le départ et l'arrivée se feront sur cette route, où seront installées les tribunes. Dans le fond, le village de Düppigheim.



LE VIRAGE D'ENZHEIM

Fourche du virage d'Enzheim, à 45°. Les arbres vont être abattus. La route conduit à Innenheim.

VERS INNENHEIM

Enzheim conduit à Innenheim par une ligne droite splendide de 5.810 mètres, avec une petite montée.

de graissage. Par ailleurs, toute liberté est laissée aux constructeurs, pour le choix des cotes de leurs moteurs.

Nous allons examiner avec quelque détail les conséquences du règlement adopté et voir quelles sont les cotes principales qui en découlent pour les véhicules qui prendront part au Grand Prix.

LES VOITURES DE 2 LITRES

Depuis quelques années, les règlements des courses indiquent la cylindrée maximum que ne doivent pas dépasser les moteurs. Rappelons que l'on appelle cylindrée d'un moteur le volume engendré par les fonds de piston pendant un demi-tour de vilebrequin.

L'an dernier, la cylindrée avait été fixée à trois litres, après les 4 litres et demi aux concurrents de Lyon, en 1914. Mais les moteurs de 3 litres étaient loin d'être des nouveaux venus en 1921, sur les voitures de course : depuis plusieurs années en effet, avant la guerre, les voitures de la Coupe des voitures légères, organisée par notre confrère l'Auto, s'étaient vu appliquer le règlement des 3 litres. D'autre part, à Indianapolis c'étaient également les 3 litres qui participaient à la Grande Course annuelle.

On peut donc considérer que le moteur de 3 litres était arrivé à un haut degré de perfection : il avait été étudié, en effet, pendant de nombreuses années et par tout ce que notre industrie automobile connaît d'ingénieurs éminents. Rappelons que le créateur du prototype sanctionné par l'usage a été l'ingénieur Henry qui établit

ce moteur, pour la première fois, dans les usines Peugeot de Levallois. Il est parti ensuite chez Ballot où il soutint si brillamment, l'année dernière, les couleurs nationales.

On peut considérer que la formule des 3 litres a donné l'année dernière tout ce qu'elle était susceptible de donner au point de vue perfectionnement du moteur. En voici les raisons :

L'expérience a prouvé qu'avec la qualité actuelle de la construction des pneumatiques la vitesse maximum, utilisable pour des courses sur route, est donnée au voisinage de 180 kilomètres à l'heure. Pour faire 180 kilomètres à l'heure avec une voiture de course, une puissance d'environ 110 à 120 HP suffit. Or, on est précisément arrivé avec les moteurs Ballot et Duesenberg à cette puissance de 120 HP avec les 3 litres. Il ne servirait donc, pratiquement, à pas grand'chose de chercher à pousser plus la puissance du moteur, puisqu'on arriverait ainsi à faire des voitures qu'on ne pourrait employer à fond pendant la course.

Il a donc paru indispensable de diminuer la cylindrée du moteur des voitures de course si l'on voulait que du règlement sortissent de nouveaux progrès.

C'est ainsi qu'on est arrivé à une cylindrée de 2 litres.

Voyons comment on va traiter les moteurs de 2 litres de cylindrée pour leur faire rendre le plus de puissance possible : on est certain, en effet, de se trouver au-dessus de la puissance fatidique de 120 HP que l'expérience permet de considérer comme un maximum sur les



LE VIRAGE D'INNENHEIM

Le virage d'Innenheim se fera devant une auberge avec calvaire. Là encore, les arbres seront abattus.

LA MONTÉE D'INNENHEIM

Au fond, on a une vue magnifique sur la chaîne des Vosges et sur le mont Sainte-Odile (à droite).



LA ROUTE D'INNENHEIM A DUTTLENHEIM

C'est le seul point du circuit qui échappera aux spectateurs. On l'appelle le trou d'Innenheim.

LE VIRAGE DE DUTTLENHEIM

La route conduisant d'Innenheim à Duttlenheim mesure 2.850 mètres, elle est légèrement sinueuse.

voitures de course sur route et, par conséquent, les constructeurs vont s'ingénier à tirer de leurs moteurs la puissance la plus grande possible.

La puissance du moteur, on le sait, est le produit de deux facteurs : d'une part, le travail produit par chaque explosion dans l'ensemble des cylindres et, d'autre part, le nombre des explosions qui se produisent dans l'unité de temps, lequel est proportionnel à la vitesse de rotation du moteur.

Pour obtenir une puissance élevée d'un moteur de cylindrée donnée, il faut donc chercher, d'une part, à tirer de l'explosion le maximum d'énergie et d'autre part à augmenter le plus possible la vitesse de rotation du moteur : d'où la recherche du remplissage maximum des cylindres et des hautes vitesses de rotation.

Il est d'autant plus facile de remplir un cylindre de moteur tournant à grande vitesse que ce cylindre est plus petit en grandeur absolue : d'où l'intérêt du petit cylindre qui conduit à employer des moteurs aux cylindres nombreux ; c'est cette considération qui avait fait adopter l'an dernier le moteur 8 cylindres pour les 3 litres. Le même raisonnement amènera cette année le moteur à 8 cylindres en ligne pour les voitures de course.

Pourquoi 8 cylindres en ligne et non pas 8 cylindres en V ?

Nous avons à plusieurs reprises déjà, dans cette revue, exposé les raisons qui rendaient plus facile l'utilisation du moteur à cylindres en ligne, nous n'y reviendrons pas aujourd'hui. Le principal reproche que l'on puisse adresser aux voitures avec cylindres en ligne, c'est la grande longueur du moteur ; or, comme les cylindres vont avoir des dimensions toutes petites, cette objection tombe d'elle-même.

On est conduit, en effet, à donner à chacun des cylindres des dimensions se rapprochant de 60 millimètres d'alésage d'une part, et 90 millimètres de course, d'autre part. Le moteur de course sera donc formé par la juxtaposition de 2-4 cylindres d'environ 60/90 : ce sont, on le voit, des dimensions de moteur de cyclecar.

Pour bien remplir ces cylindres, il faut les munir de larges soupapes. Pour que celles-ci puissent trouver leur place dans le fond des culasses — car, naturellement, il ne peut être question que de soupapes dans la culasse — on est amené à donner au fond de cylindre la forme presque parfaite d'une demi-sphère. Avec une forme plus aplatie, en effet, on n'arriverait pas à loger les soupapes.

Si l'on veut bien tracer l'épure du cylindre à fond hémisphérique on s'apercevra que pour obtenir un taux de compression suffisant, c'est-à-dire voisin de 6 ou même de 7, on sera amené à employer des pistons à fond bombé. Ce sont là des détails d'étude, sans doute, mais nous ne les donnons que pour montrer combien tous les détails du moteur découlent logiquement de l'étude approfondie du type que l'on se propose d'atteindre.

La culasse à fond hémisphérique a, entre autres, l'avantage de présenter une surface de paroi minimum pour un volume donné. Mais, quand il ne s'agit que de cette considération, il faut entendre le terme « hémisphérique » beaucoup plus largement qu'au sens géométrique : cela veut dire simplement fond à peu près hémisphérique et qui peut être plus ou moins aplati. C'est la considération de la nécessité de loger les soupapes qui conduit à le faire le plus bombé possible.

On n'emploiera pratiquement que deux soupapes par cylindre, soupapes dont le diamètre se tiendra aux environs de 35 millimètres, ce qui nous amène, pour une vitesse de rotation de 5.000 tours à la minute, à une vitesse de gaz d'environ 40 ou 50 mètres à la seconde. On pourra être assuré ainsi que le remplissage des cylindres se fera à une pression très voisine de la pression atmosphérique.

Nous venons d'indiquer comme vitesse de rotation une vitesse de 5.000 tours à la minute. Quelques-uns de nos lecteurs vont bondir sans doute en lisant ce chiffre : il n'a cependant rien d'in vraisemblable. Contentons-nous de rappeler que certain moteur de cyclecar a atteint les vitesses de rotation de 4.500 tours pendant les courses de côtes. Or, ce moteur n'était nullement étudié pour atteindre des régimes aussi élevés et on peut espérer mieux des moteurs spéciaux ; d'ailleurs, des essais déjà avancés, poursuivis par les futurs concurrents permettent de voir que les 5.000 tours seront atteints sinon même dépassés.

Pour obtenir des vitesses aussi considérables, l'étude du moteur doit être orientée d'une façon tout à fait particulière.

Tout d'abord, allègement au maximum des organes du mouvement alternatif, pistons et bielles, cela va de soi. Par conséquent, emploi de pistons en alliage extrêmement léger d'aluminium et de magnésium, et bielles complètement usinées à section tubulaire ou en double T.

En outre, bien entendu, l'équilibrage doit être parfaitement réalisé aussi bien qu'il est possible de le faire dans un moteur à 8 cylindres en ligne. Les poids de chacun des pistons seront rigoureusement égaux de même que celui des bielles. Les vilebrequins comporteront presque certainement les contre-poids d'équilibrage. Ces vilebrequins seront montés sur roulements à billes, au nombre de trois ; probablement une à chaque extrémité, l'autre au milieu.

Peut-être verrons-nous appliquer sur les moteurs de course les têtes de bielles à roulements à rouleaux comme celles que l'on sait construire depuis longtemps déjà et que l'on construit effectivement pour des petits moteurs de motos ou de bicyclettes.

Mais, le problème difficile sera celui de la distribution ; il est facile de s'en rendre compte. Considérons, en effet, le jeu des soupapes : le moteur tournant à 5.000 tours à la minute accomplit environ 85 révolutions par seconde. Chacune des soupapes, admission ou échappement s'ouvre et reste ouverte pendant environ $5/8$ de tour ; c'est-à-dire que, pendant $5/8$ de tour, la soupape quitte son siège, s'élève, reste ouverte un instant, puis redescend et retombe sur son siège. Tous ces mouvements, levée, période de pleine ouverture et fermeture doivent s'effectuer en environ $1/270$ de seconde. Comme la période de pleine ouverture doit être sensiblement égale pour que la distribution se fasse bien, au total des périodes d'ouverture ou de fermeture, on voit que la soupape doit se lever pendant un temps voisin de $1/1000$ de seconde et retomber ensuite pendant une durée aussi brève.

Pour la levée, rien de bien difficile, puisque la came agit d'une façon permanente sur la queue de soupape pendant cette période. Il n'en est plus de même pour la fermeture. A ce moment, en effet, avec une distribution ordinaire la soupape est abandonnée à l'action de son ressort qui, seul, la ramène sur son siège.

Si l'on admet comme hauteur de levée d'une soupape 10 millimètres, on constate, grâce à un calcul très simple, que le mouvement de retombée de la soupape sur son siège doit être deux mille fois plus rapide que si la soupape descendait sous l'action de son propre poids. L'accélération de son mouvement doit donc être d'environ 2.000 mètres par seconde et par conséquent, la force qui l'oblige à retomber doit être sensiblement égale à deux mille fois le poids de la soupape. Si nous admettons que cette soupape pèse 150 grammes, ce qui n'a rien d'exagéré, il faudrait donc un ressort de 300 kilogrammes pour la ramener en temps utile à la position de fermeture. On voit ainsi la difficulté de la réalisation pratique d'un tel système. Aussi bien les

constructeurs qui établissent un moteur de 2 litres pour le Grand Prix tendent-ils à obtenir la fermeture des soupapes par une commande positive, ce qu'on exprime en disant que le mécanisme de commande des soupapes est *desmodromique*. Ce problème de la commande desmodromique des soupapes est d'ailleurs loin d'être nouveau : il a été travaillé depuis bien longtemps et, naguère encore, Delage s'y était attelé pour un moteur de course.

Inutile ou tout au moins pas indispensable pour des moteurs de 3 litres, cette distribution s'impose pour des 2 litres.

Naturellement, les systèmes employés par chacun sont tenus secrets dans les usines et ce n'est qu'après l'épreuve que nous pourrions en faire connaître les détails.

Puisqu'il est si difficile de commander des soupapes à une vitesse suffisante, pourquoi ne pas employer des sans-soupapes ? Sans doute, l'idée est séduisante ; mais, dans la pratique actuelle, un seul sans soupape a vraiment fait ses preuves, c'est le moteur Knight.

Nous reparlerons d'ailleurs des Knight pour le Grand Prix de tourisme où le problème posé est tout différent.

Voyons maintenant comment se feront les organes accessoires du moteur dans la voiture de course. Pour le refroidissement, pas de doute, c'est la pompe qu'il faut, car seule elle donne une sécurité suffisante pour des moteurs très poussés de ce genre. Pour le graissage, il est probable que seul le graissage sous pression sera employé. Cependant, nous verrons sans trop d'étonnement un graissage centrifuge qui, il est vrai, à la vitesse de 5.000 tours à la minute, ressemble beaucoup à un graissage sous pression.

Côté carburation, nous verrons évidemment les concurrents que nous connaissons, lesquels auront d'ailleurs des problèmes assez délicats à résoudre, moins délicats cependant que pour les moteurs du Grand Prix de tourisme.

Sans conteste, le plus difficile sera d'assurer un allumage correct. A ces grandes vitesses, peu de magnétos résistent : le match Delco-Scintilla va voir là une de ces phases les plus intéressantes qui pourrait bien départager définitivement les partisans de l'un ou de l'autre système.

Reste la bougie, organe dont le choix devient extrêmement difficile pour des moteurs de ce genre : on sait que bien peu de spécialistes sont arrivés à construire des bougies qui tiennent sous de très fortes compressions, ils auront beau jeu de s'exercer sur le circuit de Strasbourg.

Quant au reste de la voiture, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas le moteur, on aura évidemment à étudier des formes fuyantes favorisant une bonne pénétration dans l'atmosphère ; on aura, en effet, pas de chevaux à revendre et il ne faudra pas les gaspiller en remous d'air.

Etant donnée la brièveté du circuit et les enseignements acquis l'année dernière au Mans, il est probable que les concurrents n'emporteront pas de roues de secours, ils auront plus d'intérêt à finir le tour, dégonflés, pour changer au ravitaillement, que de s'embarrasser d'une roue encombrante et de s'imposer deux arrêts, l'un pour changer la roue, l'autre pour la laisser au box de ravitaillement.

Pour les transmissions, nous verrons très probablement les partisans du tout par les ressorts et ceux de la poussée intégrale. En matière d'embrayage, chacun se tiendra vraisemblablement sur ses positions : on sait d'ailleurs que l'embrayage du moteur de course est un organe que les conducteurs ne manœuvrent qu'à la dernière extrémité, simplement parce qu'ils n'ont pas confiance en lui et que, la plupart du temps, ils changent de vitesse sans débrayer.

Quelles vitesses atteindront les 2 litres ? Ce qu'a fait l'année dernière Goux sur la Ballot nous donne déjà une sérieuse indication ; cependant il est certain que la puissance des 2 litres 1922 sera supérieure à celle des 2 litres 1921. On peut compter, je crois, que les moteurs les meilleurs auront une puissance bien voisine de 100 HP ce qui, avec des formes convenablement étudiées de carrosserie, va nous amener pas bien loin de la vitesse fatidique de 180 à l'heure qu'atteignaient l'an dernier les 3 litres. Je crois que, néanmoins, on se tiendra assez sensiblement en dessous.

H. PETIT.

L'AMORTISSEUR HARTFORD

Que faut-il faire pour réaliser une bonne suspension ? Si on le savait exactement, inutile de dire qu'il n'y aurait plus que les voitures bien suspendues et insensibles aux cahots de la route. Malheureusement, on ne connaît pas encore la solution complète de ce difficile problème : on n'en possède que quelques éléments.

Ce qu'on sait bien, en particulier, c'est que les oscillations des ressorts de suspension doivent être amorties. Il faut donc employer des amortisseurs efficaces.

Il existe sur le marché un grand nombre d'amortisseurs dont certains fonctionnent très bien. Les uns sont basés sur le freinage hydraulique, les autres utilisent le frottement de corps solides. Parmi ces derniers, les plus répandus sans doute parce que les meilleurs sont les appareils Hartford qui ont connu, depuis qu'ils sont sur le marché européen, un succès commercial presque sans précédent.

Ils ont figuré en 1921 sur la plupart des voitures des gagnants des différentes épreuves de vitesse : il est plus que probable que nous les reverrons en aussi bonne place cette année.

COMMENT AUGMENTER LA VITESSE (1)

Par N. GALLIOT

CONTINUANT SA SÉRIE SUR LA MANIÈRE D'AMÉLIORER LA VITESSE DE LA VOITURE SANS RECOURIR A DES RÉPARATIONS COUTEUSES, NOTRE COLLABORATEUR, N. GALLIOT, DONNE DES RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

REVENANT sur ce que je disais le mois dernier au sujet des augmentations de compression, je répète qu'elles me paraissent conduire à des manipulations dangereuses, surtout si on en charge un petit atelier.

Il y a gros à parier, en effet, que celui-ci n'aura pas l'outillage nécessaire pour dresser bien à l'équerre le patin de pied de cylindres, et il risque alors d'assassiner le moteur.

Je ne parle pas des autres problèmes que pose cette tentative : réglage à nouveau des poussoirs de soupapes, réalésage des âmes de cylindres à la partie supérieure, réaligage des tubulures.

POUR AUGMENTER LA COMPRESSION

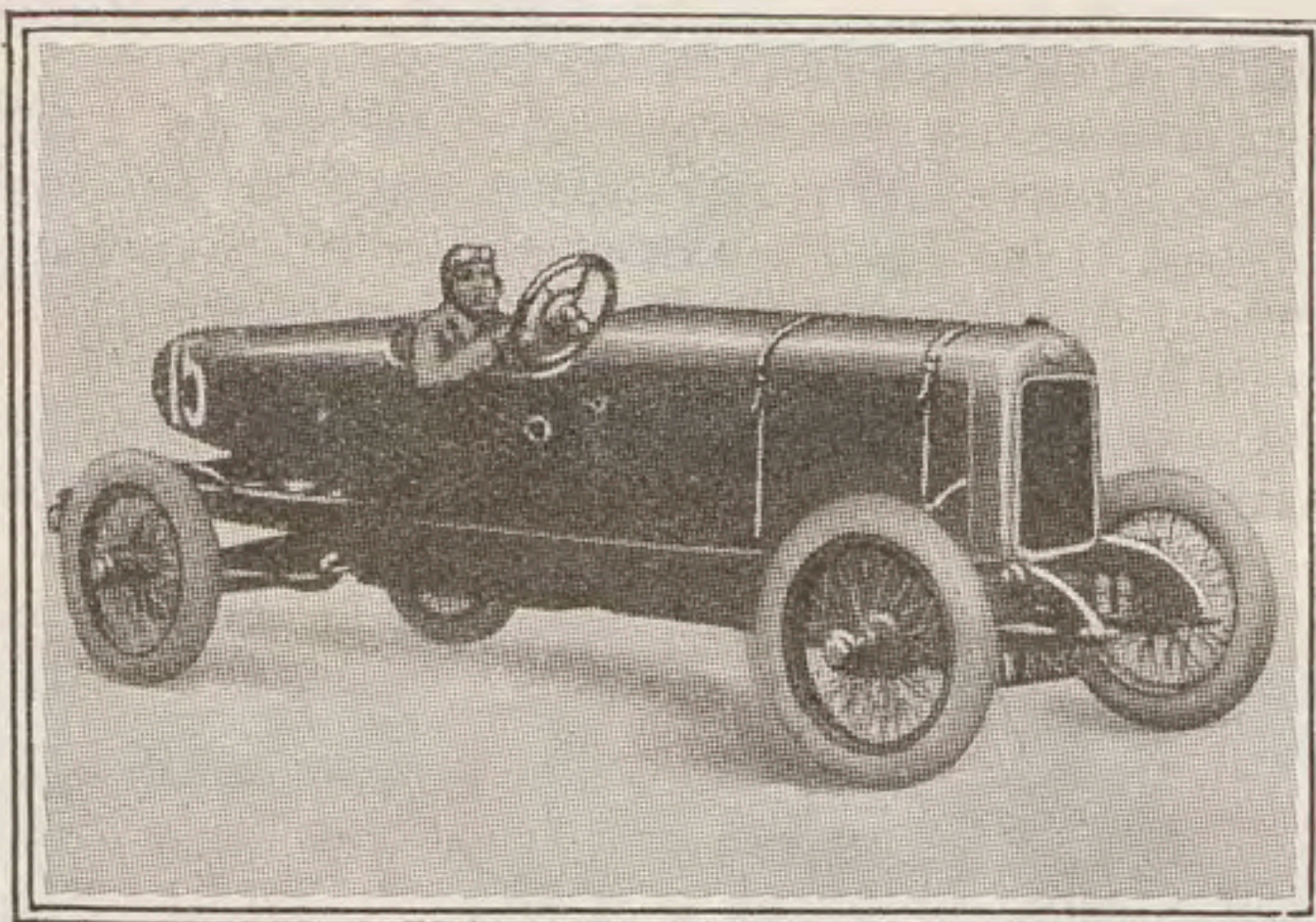
Si l'on tient absolument à augmenter la compression, la meilleure solution consiste sans doute à changer les pistons en abaissant l'œil de pied de bielle et en arrondissant en dôme la partie supérieure.

Cela permet, si l'on s'est trompé et si le moteur cogne trop, de réparer l'erreur en glissant un joint en fibre sous les patins de pieds de cylindre. Mais si le moteur a été construit il y a quelques années, c'est-à-dire à une époque où l'essence était bonne ou au moins passable, il y a gros à parier qu'il sera plutôt surcomprimé par l'effet de l'amélioration de son alimentation. Et j'en reviens à ce que je disais précédemment : il y a sans doute plus à gagner en travaillant l'ensemble de la voiture qu'en augmentant sa compression de 1/2 kilo au risque de mettre son moteur hors de service.

LA VOITURE

Il faut d'abord s'assurer qu'elle roule irrégulièrement : qu'aucun des freins ne touche de façon permanente et que lorsqu'on les a serrés ils reviennent bien.

Une voiture de 1.500 kilos sur bon sol horizontal, et avec ses pneus bien gonflés,



La 10 HP Austin. Son fuselage n'a rien d'exceptionnel et cela seul indique quels résultats on peut attendre d'études en ce sens.

doit être roulée à la main par un seul homme sans effort appréciable.

Cela ne sera sûrement pas réalisé si les engrenages de la boîte de vitesses et le pont sont embourbés dans un épais mélange de graisse, ou même d'huile épaisse.

A Brooklands, la règle est de graisser à l'huile (de ricin le plus souvent) en remplissant la boîte jusqu'au-dessous de l'arbre

inférieur et dans la boîte de pont arrière, juste assez pour que la couronne trempe dans l'huile de la hauteur d'une dent (3 à 4 centimètres).

Il est, dans ces conditions, très avantageux d'avoir sur ces organes une canalisation permettant de graisser en marche et la plupart des voitures de course que je connais en sont pourvues.

Et pour en finir avec cette question de roulement, je signalerai que c'est actuellement un dogme admis à Brooklands, à la suite d'expériences innombrables, qu'un train d'enveloppes, 3 nervures, procure un avantage de 7 à 8 kilomètres de vitesse (quelle qu'en soit la marque) sur n'importe quel pneu sculpté, quelles qu'en soient les sculptures.

Ce devait, d'ailleurs, être également l'avis des concurrents du Grand Prix, puisque tous étaient ainsi équipés.

J'ajoute que, par expérience personnelle, je considère un 3 nervures comme tout aussi antidérapant que n'importe quel sculpté.

Le roulement assuré, il faut penser à l'aération de l'intérieur du capot. Etant donné que nous avons enlevé le ventilateur, il est indispensable que l'air passe librement à travers le radiateur.

Pour cela, l'ouverture de persiennes aussi nombreuses que possible et l'élévation de la coque auront la plus heureuse influence. Il faudra aussi se résigner à ne pas profiter de la toile existant entre les bras du moteur dans certaines voitures, pour y entreposer : bidons d'huile, burette, chiffons, etc.

En revanche, il y aura avantage à protéger le pot du niveau constant du carburateur contre le courant d'air au moyen d'un petit écran en tôle d'aluminium. Si, en effet,

(1) Voir le n° 873 de la Vie au Grand Air.

La Vie au Grand Air

on peut discuter l'avantage pour la carburation, de réchauffer l'air, nul, à ma connaissance, ne discute l'utilité de réchauffer l'essence si faire se peut.

Si, enfin, la voiture comporte une bâche en tôle protégeant le carter du moteur et la boîte (bâche hautement recommandable pourvu qu'on la prolonge jusqu'à l'arrière), il est excellent d'y ménager de nombreuses et larges fenêtres à l'avant pour permettre une active circulation d'air frais autour du carter. L'huile s'en trouvera refroidie et le moteur manifestera sa satisfaction en « tirant » plus gaillardement.

Si maintenant vous estimez que des considérations esthétiques vous interdisent de rien toucher aux formes de votre voiture, ne lisez pas plus avant. Mais, si au contraire, vous avez quelques connaissances en aérodynamique, vous conviendrez, à coup sûr, avec nous, que les formes actuelles, sauf celles de quelques voitures de course, sont déplorables au point de vue de la résistance à l'avancement.

TRAVAILLEZ LES AILES

Les ailes d'abord. Il suffit d'examiner les figures parues le mois dernier, pour se rendre compte que la résistance de ces ailes est à peu près égale au rectangle *a. b. c. d.*, car une surface qui se déplace dans l'air travaille surtout par sa face dorsale, et l'inclinaison ne change pas grand chose au résultat.

Le cyclecar Salmson est jusqu'ici le véhicule dont les ailes avant étaient les meilleures.

Pour les ailes arrière on a, sur bonnes routes, avantage à adopter une aile en tôle d'aluminium telle que celle montée sous les brides du ressort; mais, sur mauvaises routes, de telles ailes fatiguent beaucoup n'étant pas suspendues, et de plus, leur poids s'ajoutera à celui du pont, ce qui est défavorable. La solution du cyclecar de Lombard échappe, évidemment, à cette critique, mais ses ailes arrière ne sont des garde-crotte que de nom.

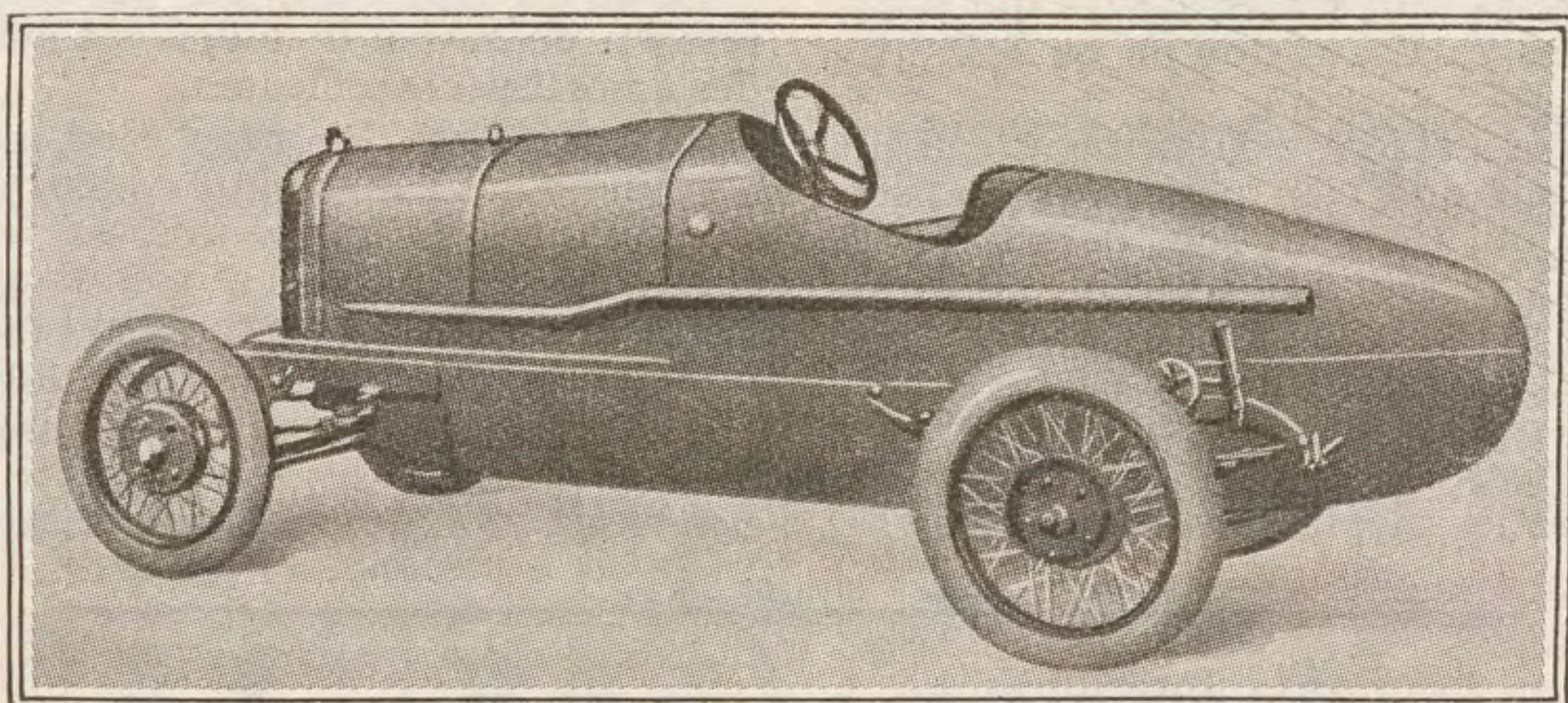
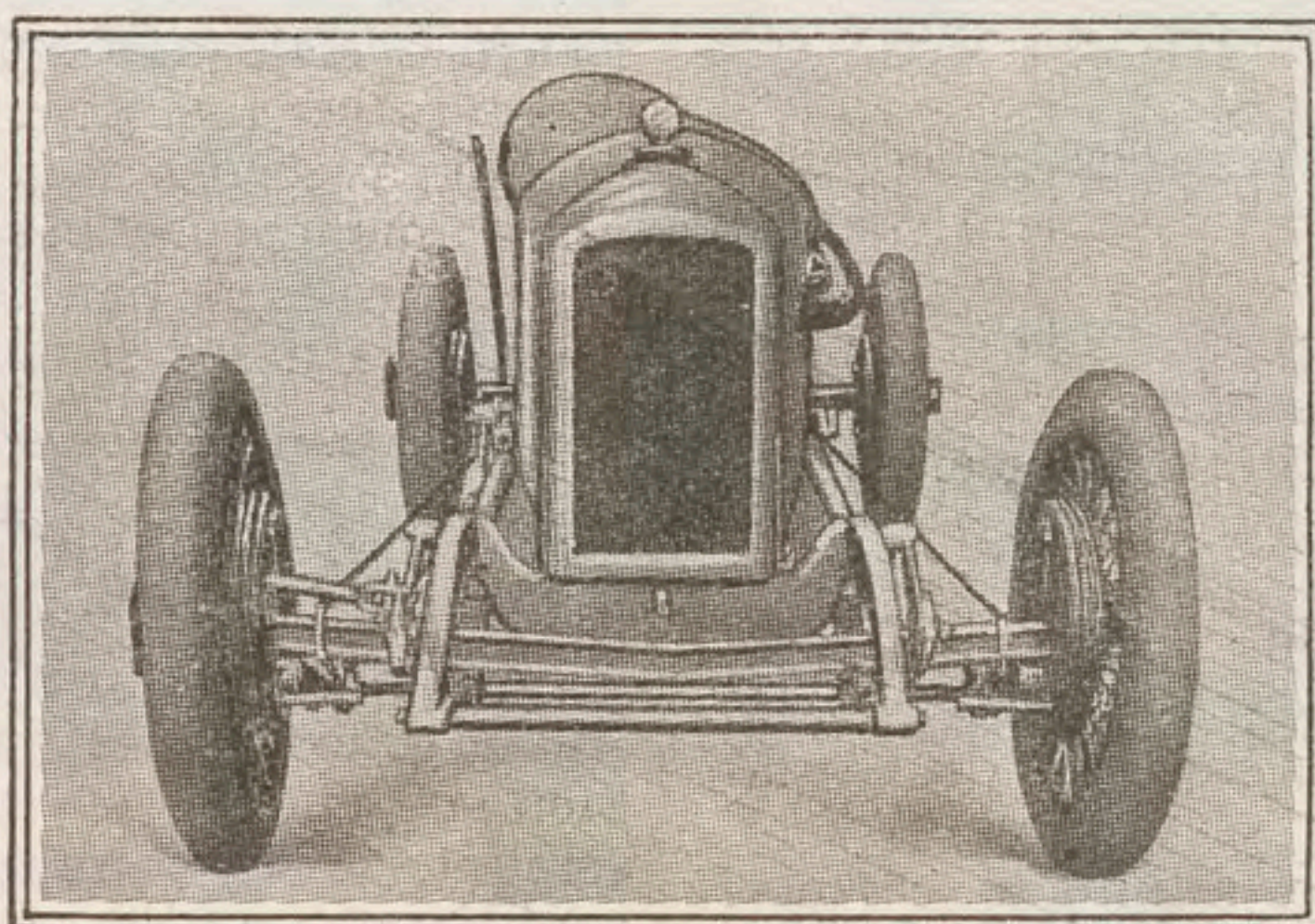
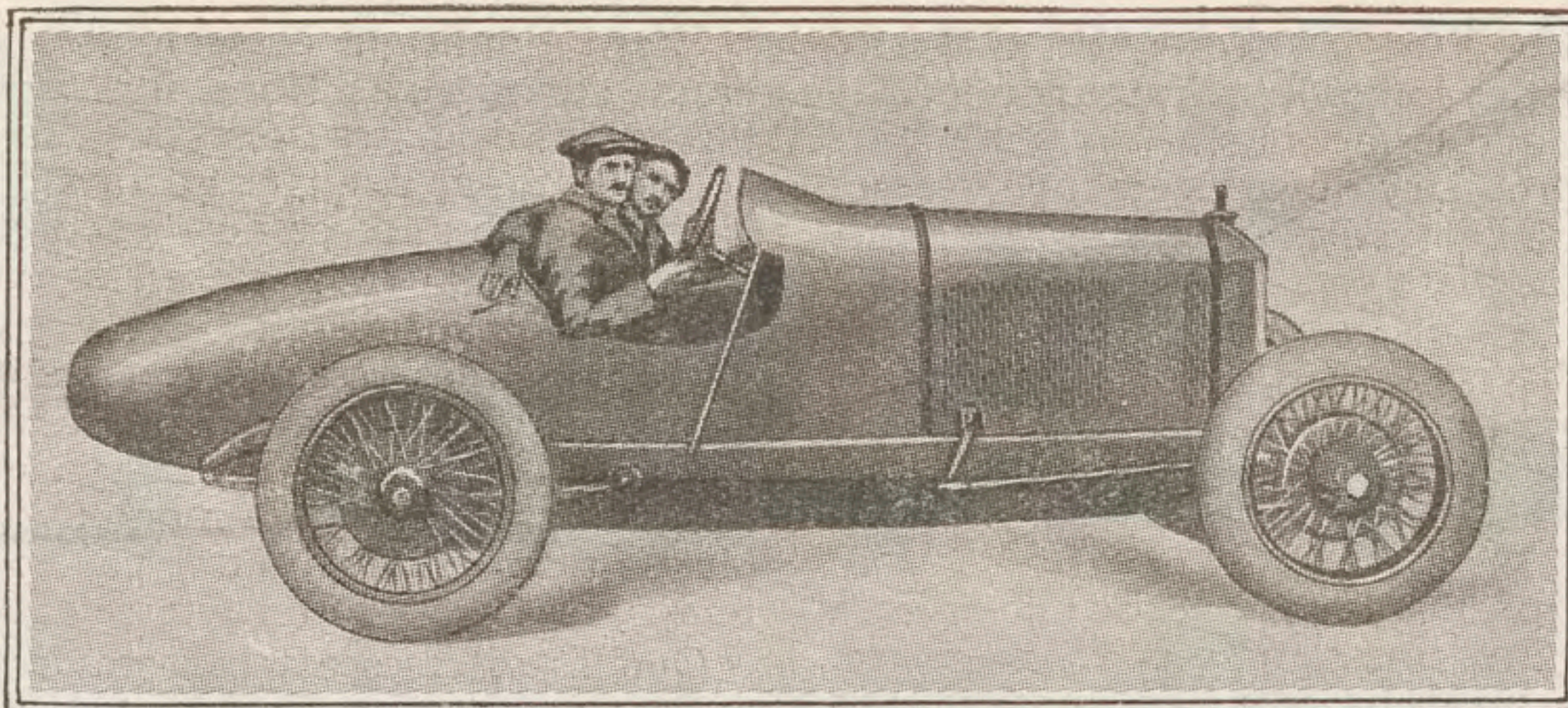
ET LA CARROSSERIE ?

La carrosserie ensuite ! Il est à peu près inutile d'amincir l'avant. Les expériences d'Andréau ont démontré, en effet, que la vitesse maxima en chute libre dans l'air est obtenue lorsque le corps envisagé a son maître couple au tiers antérieur et une longueur égale à six fois ce maître couple. Cette théorie n'est vraie que jusqu'à la vitesse du son (333 mètres par seconde = 1.198 kilomètres à l'heure) comme nous l'avons démontré dans la *Guerre Aérienne*; mais tant que les automobiles n'atteindront pas 1.200 kilomètres, on peut la tenir pour axiome. Brasier s'en était déjà douté dès 1905, car il avait effilé l'arrière de ses voitures de la Coupe Gordon-Bennett, laissant leur avant carré, disant, avec raison, que les formes arrière avaient beaucoup plus d'influence sur la vitesse que les formes avant.

L'importance des formes de la carrosserie a, d'ailleurs, reçu une démonstration frappante lors de la course des 200 miles le 22 octobre dernier à Brooklands.

De l'avis de tous les spectateurs, les Bugatti devaient être les égales des Talbot-Darracq comme moteurs et comme rendement de châssis. Oui, mais les Établissements Hawker habillent mieux !

Tandis que les Bugatti n'étaient aucunement fuselées, les Tal-



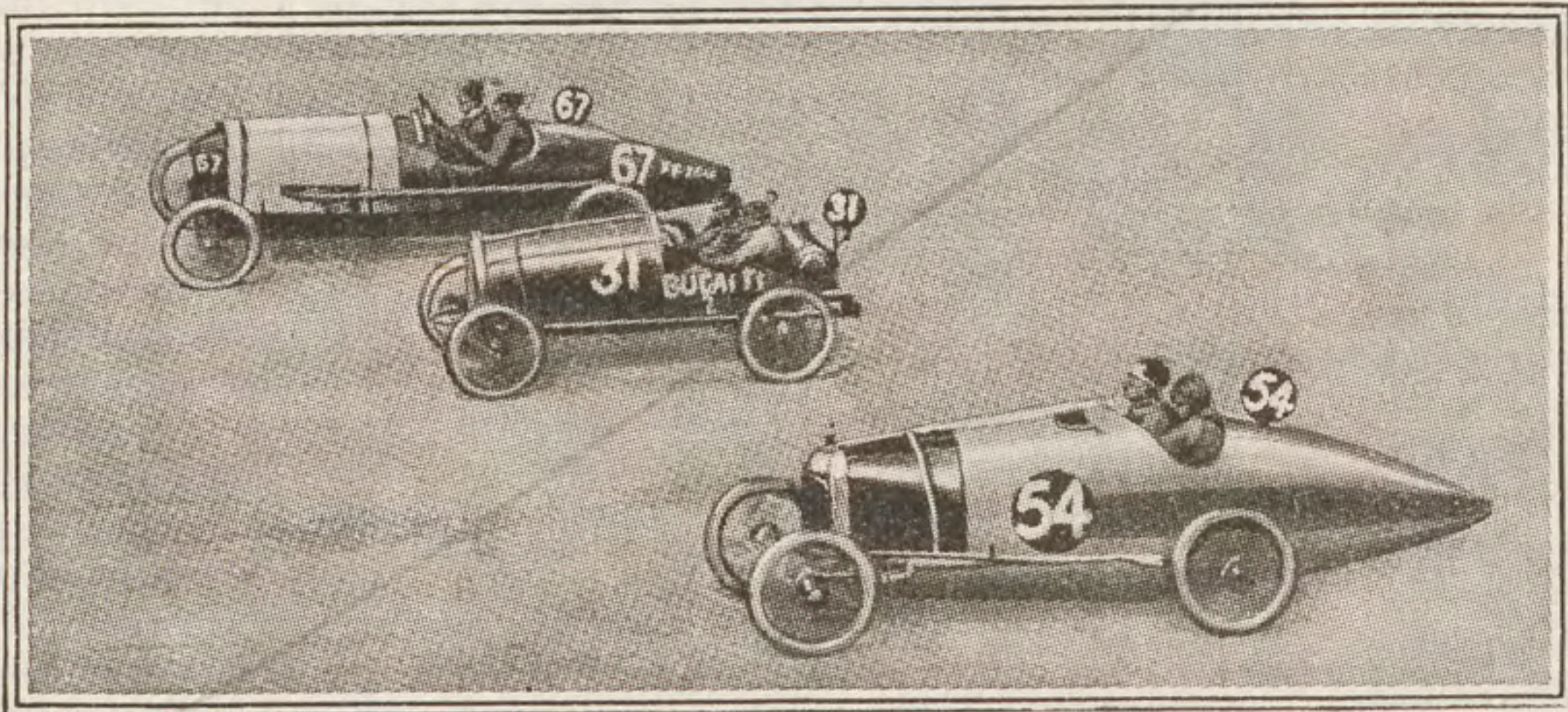
Deux voitures bien fuselées : I et II. La Peugeot de Wilcox (4 cyl. 85 x 130) qui a battu, le 5 novembre, à Indianapolis, Murphy, et la Duesenberg victorieuse au Mans. — III. La Hillmann qui, le 22 octobre, à Brooklands, avec un simple moteur 1 litre 1/2 de tourisme (poussé) a fait 360 kilomètres à 115 de moyenne.

bot-Darracq avaient des carrosseries Hawker.

Résultat : 15 kilomètres à l'heure de différence et cela avec les moteurs T.-D. tournant à 4.000 tours alors qu'ils peuvent monter à 4.200 ou 4.300 tandis que les Bugatti poussaient à fond.

Or, cette différence, déjà considérable, enregistrée à la suite d'une simple modification des formes postérieures du corps même de la voiture, serait certainement devenue du 25 à 30 à l'heure s'il avait fallu courir avec des ailes et si les T.-D. eussent eu des ailes spécialement étudiées et les Bugatti des ailes analogues à leurs carrosseries.

On peut admettre, en effet, que les ailes ordinaires, surtout lorsqu'elles joignent la carrosse-



Les Bugatti qui ont couru à Brooklands, le 22 octobre, étaient, comme on peut s'en rendre compte, particulièrement handicapées par leurs formes, tandis que leurs concurrents avaient poussé le profilage.

rie à l'arrière, constituent un véritable frein à air aussi résistant à lui tout seul que le surplus de la voiture. Il est, dans ce cas, absolument ridicule d'effiler les formes d'une voiture dès lors qu'on laisse subsister un tel « solécisme » d'aérodynamique.

Une fois la voiture convenablement profilée et après s'être assuré que rien ne vient faire résistance au roulement (frein qui touche ou huile trop épaisse dans la boîte ou dans le pont, le niveau du ricin, nous le rap-

pelons, doit être de 0 m. 08 dans l'une et de 0 m. 05 dans l'autre) on procède aux essais sans changer la multiplication.

Les premières retouches ont, en effet, eu pour but de faire gagner quelques centaines de tours au moteur et la modification des formes de la voiture permettra au moteur de « prendre son régime »; il est, dès lors, inutile de changer la multiplication puisque la vitesse de la voiture sera accrue dans la proportion ou le nombre de tours du moteur le sera lui-même. On choisit alors une bonne route déserte et large et... on y va !

On s'aperçoit presque certainement, en ce cas (si le moteur rend bien) qu'aux nouvelles allures dont elle est devenue susceptible, la voiture ne tient plus du tout la route. Et cela est normal.

LA QUESTION des RESSORTS

Les ressorts des voitures de tourisme sont, en effet, calculés pour des oscillations de 60 à 80 périodes à la minute. Mais, dès lors que la vitesse augmente, l'intervalle entre les bosses étant franchi dans un temps plus court, il faut adopter des ressorts ayant 100 à 120 périodes dans le même laps de temps.

Ce sont des ressorts beaucoup plus durs et plus raides; mais il faut en prendre son parti: ou garder une suspension souple et subir aux vitesses élevées des mouvements pendulaires verticaux rendant la conduite dangereuse, ou se résigner à une suspension dure.

Cependant la dépense d'un train de ressorts n'est pas agréable et on peut essayer de l'éviter (à moins que les modifications réalisées n'aient conduit à une vitesse de l'ordre de 140 à l'heure et au delà).

Pour cela il faut corder soigneusement les ressorts avec du fil de fouet poissé, très serré. On augmentera, par ce moyen, la friction entre les lames et l'amplitude des flexions se trouvera réduite d'autant.

Bien entendu, il faudra munir la voiture d'amortisseurs, si elle ne l'est déjà.

A cet égard, deux systèmes se disputent actuellement la suprématie: celui qui freine les oscillations du ressort dans les deux sens, système inventé par Truffaut et fabriqué par Hartford, et celui qui freine seulement la remontée dont l'amortisseur Houdaille est le type le plus répandu.

L'un et l'autre ayant leurs avantages, il vaut mieux les monter tous les deux: le Hartford pour pouvoir régler instantanément la souplesse de la suspension (ce qui permet de lui rendre un peu de jeu pour un voyage de tourisme sur mauvaises routes) et le Houdaille pour assurer dans tous les cas le minimum de sécurité indispensable aux allures un peu élevées.

(N. B. — Avoir soin de toujours monter les boîtes des Houdaille sur le châssis pour ne pas grever les essieux de ce supplément de poids.)

Il ne faut d'ailleurs pas s'effrayer d'avoir 8 amortisseurs sur

un châssis, les voitures qui courent à Brooklands sont presque toutes équipées ainsi, ce qui prouve que c'est là une nécessité.

On peut, enfin, changer les roues et substituer aux 880×120 , par exemple, des 835×135 . Le gros boudin qui absorbe les dénivellations du sol, dès leur contact avec la voiture, constitue, en effet, et de beaucoup, la meilleure suspension.

Mais nous ne conseillons pas de l'adopter sans réduire le diamètre de la roue, car cela l'alourdirait et, par conséquent, réduirait la vitesse.

Tandis qu'en conservant le même poids et en réduisant le diamètre de la roue on réduit légèrement la multiplication, ce que le moteur acceptera, en général, avec satisfaction.

Pour être fixé à ce sujet, il faut monter sur le moteur un indicateur de vitesse de rotation (beaucoup plus intéressant qu'un indicateur de vitesse de la voiture, toujours faussé par suite du glissement des pneus, du bondissement des roues, etc., etc.).

Cela fait, on note la vitesse maxima que le moteur peut atteindre, débrayé, sans vibrer exagérément.

On choisit ensuite une pente de 2 à 3 % au plus et on vérifie si le moteur — en descendant à toute volée — tend à dépasser le régime ci-dessus. Sinon, on n'est pas trop multiplié et comme la meilleure puissance est aux environs de 300 tours en dessous du maximum à vide, on est approximativement bien multiplié pour le palier.

Un coureur connu à Brooklands, M. Félix Scriven, a fait sur ce point, lors de sa mise au point d'une 20 HP sport Austin, des constatations analogues à celles de l'auteur.

Aucun changement de multiplication n'a été apporté par lui à sa voiture, l'augmentation de vitesse de rotation du moteur ayant répondu à toutes les améliorations apportées par ailleurs.

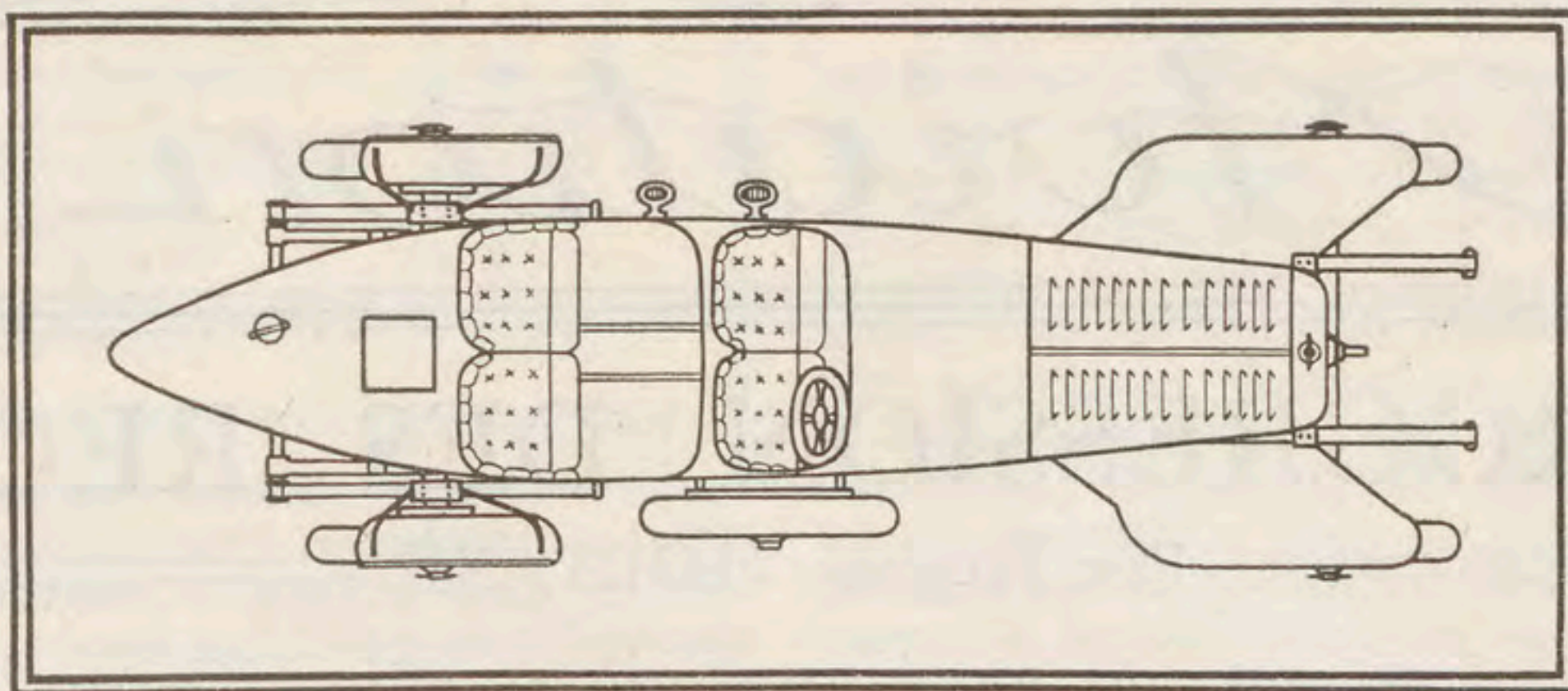
C'est ainsi qu'il gagna d'abord environ 8 milles (12 kilomètres 5 environ) en corrigeant l'équilibrage du moteur, en enlevant le ventilateur, en adoptant un plus gros carburateur, une levée de soupapes un peu plus grande et des ressorts de soupapes doubles. Quelques autres milles furent gagnés en cordant les ressorts et en montant des amortisseurs, et enfin, 12 milles (19 kilomètres) en améliorant les formes aériennes de sa carrosserie. Le résultat total fut de passer de 60 milles (96 à l'heure) à 87 milles (140 kilomètres à l'heure) vitesses enregistrées, bien entendu, sans garde-boue ni roue de rechange.

Le placement de cette dernière est en effet un des problèmes les plus ardu. Montée en travers à l'arrière, elle représente une perte de 7 milles (soit 10 kilomètres) et en long de 2 milles 5 (soit 4 kilomètres).

La meilleure solution à ce sujet est sans doute celle des Turcat-Méry du circuit de la Corse qui enlevaient les coussins des sièges arrière et par l'ouverture ainsi découverte introduisaient leur roue (à plat) dans la pointe arrière.

Pour en revenir à nos essais en vitesse sur route en descente, deux constatations principales sont à relever au cours de ces essais. La première, c'est de vérifier dès l'arrêt si de l'essence tombe du carburateur : si oui, cela indique qu'aux allures extrêmes il y a des condensations qu'il faut, en conséquence, réchauffer et monter une prise d'air additionnel.

Comme par hypothèse le carburateur a été réglé fin, cette prise d'air sera d'un usage anormal et n'interviendra qu'à des moments où précisément la violence de la circulation



Plan d'une voiture 4 places fuselée. Noter les ailes arrière bien dégagées de la carrosserie pour permettre aux filets d'air qui glissent sur les parois de celle-ci de s'écouler vers l'arrière en suivant les contours, sans que rien ne les arrête au passage. Les ailes avant en soc de charrue n'opposent qu'une résistance insignifiante et pour ainsi dire absolument négligeable.

d'air dans le capot et la fraîcheur de l'atmosphère viendront dérégler la carburation.

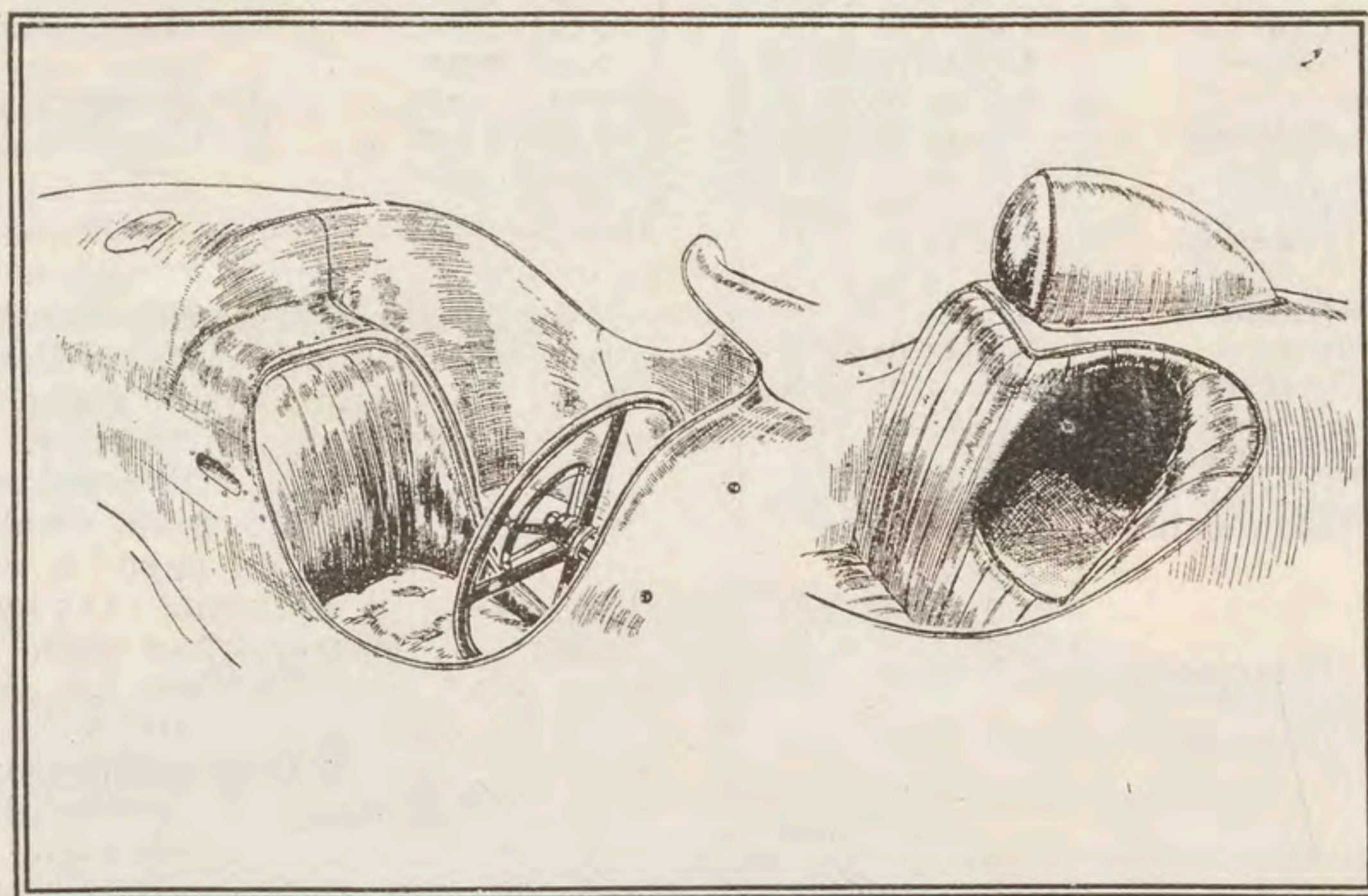
UNE PRISE D'AIR CHAUD

On ménagera donc une prise d'air chaud, laquelle normalement fermée par un ressort de rappel, sera ouverte par un levier (Fixator ou analogue) de manière que son ouverture ou sa fermeture ne demandent qu'un geste.

La seconde constatation à trait aux formes de la voiture.

Celles-ci, si ses formes aériennes sont bonnes, doit pouvoir passer à son maximum de vitesse sur un journal déplié étendu à terre sans que le tourbillon d'air fasse envoler le journal.

C'est, du moins, l'épreuve que Hawker imposait à ses carrosseries et que sa voiture



Les fuselages des deux voiturettes victorieuses à Brooklands, le 12 octobre : I. Le bouclier de l'une revient en arrière jusqu'au mécanicien pour abriter celui-ci. — II. L'autre comporte un profilage de tête copié sur les avions de course.

rette de 1 litre 1/2 réussissait à plus de 170 à l'heure.

Et quand vous aurez fait tout cela, quand vous aurez rendu votre moteur bien désagréable à conduire et votre voiture encore plus désagréable à habiter, vous aurez de temps en temps la satisfaction (si les routes le permettent) de « laisser sur place » un brave homme dont l'indicateur de vitesse kilométrique marquera 120 kilomètres à l'heure, tandis que votre moteur tournant à 2.800 tours avec un couple arrière de 1/4 et des 835×135 , vous aurez la certitude scientifique de ne pas faire du 110 ! même en géométrie (sous le glissement des roues, leur bondissements et autres paramètres).

Mais vous ne convaincrez jamais votre touriste que vous ne faisiez pas du 150 au moins. Ce qui prouve que tout dans la vie n'est qu'illusion !

Pour en revenir à nos moutons, c'est-à-dire à notre machine, n'oublions pas cependant que plus on tire de rendement d'un organe,

plus on compromet sa solidité.

Si, en effet, votre moteur est fait, bielles et vilebrequin, pour supporter, par exemple, 500 kilos par unité d'explosion et si à ce taux il a un coefficient de sécurité de 1/4, il est de toute évidence que si vous portez la valeur de l'explosion à 666 kilos 6, son coefficient de sécurité ne sera plus que de 1/3.

LE MOTEUR POUSSÉ EST DÉLICAT

C'est pourquoi le moteur poussé demande à être manipulé avec de tout autres précautions qu'un moteur de série.

C'est ce qui explique aussi que les courses voient autant de décrets parmi les partants, le besoin de vaincre poussant toujours les concurrents vers le coefficient 1/1 dans l'espoir que la casse ne se produira qu'après la ligne d'arrivée.

Et c'est pourquoi au moins pour l'amateur, préconisons-nous toujours les solutions qui élèvent la vitesse angulaire sans augmenter notablement la force de l'unité d'explosion.

Il est clair, en effet, que si l'on suppose deux moteurs de même cylindrée donnant la même puissance, l'un à 3.200 tours l'autre à 4.000, la force de choc de l'unité d'explosion de chacun sur le système piston, bielle, vilebrequin, sera dans le rapport de 5 à 4.

C'est-à-dire, par exemple, que le moteur tournant à 3.200 subira une pression de 500 kilos par explosion et celui qui tourne à 4.000 ne subira qu'une pression de 400 kilos.

Si les efforts dus à la force centrifuge n'intervenaient pas, si les pièces du moteur qui tourne à 4.000 pouvaient être aussi robustes que celles de l'autre, la solution de la question serait évidente par elle-même.

Il n'en est malheureusement pas ainsi, mais les victoires de Duesenberg contre Ballot et de Talbot-Darracq contre Bugatti semblent bien prouver que ceux qui préfèrent (dans le même temps) trois cylindrées médiocres à deux bonnes, ont raison.

Dans le cas que nous venons d'étudier, la question est plus simple. Notre moteur ayant été calculé pour une explosion donnée, il est presque certainement périlleux d'augmenter notablement la force de cette explosion. Au contraire, l'allègement de ses pièces, le changement de son réglage lui permettront de tourner beaucoup plus vite sans que les forces d'inertie ou la force centrifuge viennent soumettre ses pièces à des efforts pour lesquelles elles n'auraient pas été calculées.

Comme, d'autre part, la résistance à l'avancement du véhicule aura été abaissée, l'augmentation du nombre des cylindrées-minute pourra se traduire en une augmentation corrélative de vitesse du moteur et de la transmission sans exiger une augmentation appréciable de la puissance de chaque cylindrée.

De telle sorte que les améliorations que nous conseillons peuvent être pratiquées sans danger, à la condition, toutefois, de ne pas insister, si, à certain régime élevé, le moteur se met à vibrer fortement, car cela traduit une insuffisance de rigidité du carter, ou du vilebrequin (ou des deux) à l'allure envisagée et la casse ne serait pas loin. Mais c'est précisément parce que les insuffisances du moteur en présence des efforts dus à la vitesse de rotation se traduisent par des phénomènes qui préviennent, que nous les préférons à l'insuffisance de résistance au choc, qui elle ne prévient pas.

N. GALLIOT.



LA PROGRESSION DES RECORDS

Par Jacques MORTANE

DEUX AMÉRICAINS ONT BATTU LE RECORD DU MONDE DE DURÉE, DÉTENU PAR LES FRANÇAIS BOSSOUTROT ET BERNARD. — ÉTUDE DES RECORDS DEPUIS LES DÉBUTS DE L'AVIATION. — LES RÉSULTATS OBTENUS EN 15 ANS !

Les pilotes américains Eddie Stinson et Lloyd Bertaud ont réussi à tenir l'air pendant 26 h. 19 m. 35 s., à Mineola, les 29 et 30 décembre. Cette performance qui prouve la patience de l'équipage et la régularité du moteur ne mérite pas plus d'attention. Nous ne demandons pas à l'avion d'accomplir de semblables prouesses dont l'intérêt est plus que relatif.

Il nous a semblé utile à ce propos de prouver les progrès obtenus en aviation : en durée, en distance, en vitesse et en hauteur. Ces tableaux montreront les progrès incroyables accomplis par le plus lourd que l'air depuis ses débuts.

Dans un discours prononcé récemment à New-York, Orville Wright a affirmé avoir tenu l'air 59 secondes, le 17 décembre 1903, mais ce chiffre n'a jamais été officiel. Nous ne donnerons que les records ayant été contrôlés d'une façon rigoureuse.

DURÉE.			
12 nov. 1906.	Santos-Dumont	(Bagatelle)	0 h. 0 m. 21 s.
26 oct. 1907.	Henry Farman	(Issy)	0 h. 0 m. 52 s.
13 janv. 1908.	—	—	0 h. 1 m. 28 s.
21 mars 1908.	—	—	0 h. 3 m. 39 s.
11 avril 1908.	Léon Delagrangé	—	0 h. 6 m. 30 s.
30 mai 1908.	—	(Rome)	0 h. 15 m. 26 s.
6 juil. 1908.	Henry Farman	(Issy)	0 h. 20 m. 19 s.
6 sept. 1908.	Léon Delagrangé	—	0 h. 29 m. 53 s.
21 sept. 1908.	Wilbur Wright	(Auvours)	1 h. 31 m. 25 s.
18 déc. 1908.	—	—	1 h. 54 m. 53 s.
31 déc. 1908.	—	—	2 h. 20 m. 23 s.
27 août 1909.	Louis Paulhan	(Béthény)	2 h. 43 m. 24 s.
27 août 1909.	Henry Farman	—	3 h. 4 m. 56 s.
3 nov. 1909.	—	(Mourmelon)	4 h. 17 m. 53 s.
9 juil. 1910.	Labouchère	(Reims)	4 h. 19 m.
10 juil. 1910.	Olieslaegers	—	5 h. 3 m. 5 s.
28 oct. 1910.	Tabuteau	(Étampes)	6 h.
18 déc. 1910.	Henry Farman	—	8 h. 12 m. 23 s.
1 ^{er} sept. 1911.	Fourny	(Buc)	11 h. 1 m. 20 s.
11 sept. 1912.	—	—	13 h. 17 m. 57 s.
4 fév. 1914.	Langer	(Johannisthal)	14 h. 7 m.
24 avril 1914.	Poulet	(Étampes)	16 h. 28 m. 56 s.
24 juin 1914.	Basser	(Johannisthal)	18 h. 10 m.
28 juin 1914.	Landmann	—	21 h. 50 m.
10 juil. 1914.	Boehm	—	24 h. 14 m.
19 juin 1920.	Bossoutrot et Bernard	(Étampes)	24 h. 19 m. 7 s.
29-30 déc. 1921.	E. Stinson et L. Bertaud	(Mincola)	26 h. 19 m. 35 s.

DISTANCE.			
14 sept. 1906.	Santos-Dumont	(Bagatelle)	0 km. 0078
12 nov. 1906.	—	—	0 km. 220
26 oct. 1907.	Henry Farman	(Issy)	0 km. 770
13 janv. 1908.	—	—	1 km.
21 mars 1908.	—	—	2 km.
11 avril 1908.	Léon Delagrangé	—	4 km.
30 mai 1908.	—	(Rome)	13 km.
6 sept. 1908.	—	(Issy)	24 km.
17 sept. 1908.	—	—	67 km.
21 sept. 1908.	W. Wright	(Auvours)	97 km. 400
18 déc. 1908.	—	—	100 km.
31 déc. 1908.	—	—	125 km.
26 août 1909.	Henry Farman	(Reims)	180 km.
3 nov. 1909.	—	(Mourmelon)	210 km.
10 juil. 1910.	J. Olieslaegers	(Reims)	225 km.
10 juil. 1910.	—	—	393 km.
28 oct. 1910.	Tabuteau	(Buc-Étampes)	465 km.
30 déc. 1910.	—	(Étampes)	585 km.
16 juil. 1911.	Olieslaegers	(Kiewitt)	635 km.
1 ^{er} sept. 1911.	Fourny	(Buc)	723 km.
24 déc. 1911.	Gobé	(Pau)	740 km.
11 sept. 1912.	Fourny	(Étampes)	1.017 km.
28 juin 1914.	Landmann	(Johannisthal)	1.900 km.
15-16 juin 1919.	Alcock	—	—
3 juin 1920.	et Brown (1)	(L'Atlantique)	3.040 km.
3 juin 1920.	Bossoutrot et Bernard	(Étampes)	1.915 km.
29-30 déc. 1921.	Stinson et L. Bertaud	(Mincola)	3.540 km.

(1) Le 11 août 1919, Bossoutrot, avec 7 passagers, fit un vol sans escale de 1.872 km. 870 de Paris à Casablanca.

VITESSE A L'HEURE.			
12 nov. 1906.	Santos-Dumont	(Bagatelle)	41 km. 292
26 oct. 1907.	Henry Farman	(Issy)	52 km. 700
20 mai 1909.	Tissandier	(Pau)	54 km. 810
23 août 1909.	Curtiss	(Reims)	69 km. 821
24 août 1909.	Blériot	—	74 km. 318
28 août 1909.	—	—	76 km. 955
23 avril 1910.	Latham	(Nice)	77 km. 579
10 juil. 1910.	Morane	(Reims)	106 km. 508
9 mars 1911.	Nieuport	(Châlons)	108 km. 958
12 avril 1911.	Leblanc	(Pau)	111 km. 801
11 mai 1911.	Nieuport	(Châlons)	119 km. 760
12 juin 1911.	Leblanc	(Étampes)	125 km.
16 juin 1911.	Nieuport	(Châlons)	130 km. 057
21 juin 1911.	—	—	133 km. 136
13 janv. 1912.	J. Védrières	(Pau)	161 km. 161
22 fév. 1912.	—	—	161 km. 290
29 fév. 1912.	—	—	162 km. 454
1 ^{er} mars 1912.	—	—	166 km. 821
2 mars 1912.	—	—	167 km. 910
13 juil. 1912.	—	(Béthény)	170 km. 777
17 juil. 1913.	M. Prévost	—	191 km. 897
29 sept. 1913.	—	—	203 km. 850
22 oct. 1919.	De Romanet	(Saint-Germain)	268 km. 631
28 fév. 1920.	Casale	(Villacoublay)	283 km. 464
9 oct. 1920.	De Romanet	(Buc)	292 km. 682
10 oct. 1920.	Sadi Lecointe	—	296 km. 694
20 oct. 1920.	—	(Villacoublay)	302 km. 529
14 nov. 1920.	De Romanet	(Buc)	309 km. 012
12 déc. 1920.	Sadi Lecointe	(Villacoublay)	313 km. 043
26 sept. 1921.	—	(Étampes)	330 km. 275

Rappelons que la progression de la vitesse fut la suivante, si l'on se base sur les Coupes Gordon-Bennett et Deutsch de la Meurthe :

1909. — Glenn Curtiss gagne à Reims (20 kilomètres en 15 m. 50 s. 3/5). Moyenne : 73 km. 637.

1910. — Grahame White gagne à Long-Island (100 kilomètres en 1 h. 1 m. 4 s. 4/5). Moyenne : 98 kilomètres.

1911. — Weymann gagne à Eastchurch (150 kilomètres en 1 h. 11 m. 36 s. 3/5). Moyenne : 125 km. 600.

1912. — Jules Védrières gagne à Chicago (200 kilomètres en 1 h. 10 m. 56 s.). Moyenne : 169 km. 700.

1913. — Maurice Prévost gagne à Reims (200 kilomètres en 59 m. 45 s. 3/5). Moyenne : 200 km. 500.

1920. — Sadi Lecointe gagne à Étampes (300 kilomètres en 1 h. 6 m. 17 s. 1/5). Moyenne : 271 km. 500.

1921. — Kirsch gagne à Étampes (300 kilomètres en 1 h. 4 m. 39 s. 1/5). Moyenne : 278 km. 360.

ALTITUDE.			
13 nov. 1908.	Henry Farman	(Issy)	25 m.
13 nov. 1908.	Wilbur Wright	(Auvours)	25 m.
18 déc. 1908.	—	—	110 m.
18 juil. 1909.	Louis Paulhan	(Douai)	150 m.
29 août 1909.	Hubert Latham	(Reims)	155 m.
20 sept. 1909.	Rougier	(Brescia)	193 m.
18 oct. 1909.	De Lambert	(Juvisy)	300 m.
1 ^{er} déc. 1909.	Latham	(Châlons)	453 m.
7 janvier 1910.	—	—	1.050 m.
12 janv. 1910.	Paulhan	(Los Angeles)	1.269 m.
14 juin 1910.	Walter Brookins	(Indianapolis)	1.335 m.
7 juil. 1910.	Latham	(Reims)	1.384 m.
10 juil. 1910.	W. Brookins	(Atlantic City)	1.900 m.
11 août 1910.	Drexell	(Lamarck)	2.013 m.
29 août 1910.	Léon Morane	(Le Havre)	2.150 m.
3 sept. 1910.	—	(Deauville)	2.582 m.
8 sept. 1910.	Géo Chavez	(Issy)	2.587 m.
1 ^{er} oct. 1910.	Wynmalen	(Mourmelon)	2.786 m.
31 oct. 1910.	Ralph Johnstone	(New-York)	2.960 m.
9 déc. 1910.	Legagneux	(Pau)	3.100 m.
9 juil. 1911.	Loridan	(Buc)	3.200 m.
5 août 1911.	Capit. Félix	(Étampes)	3.350 m.
5 août 1911.	Lincoln Beachey	(Chicago)	3.527 m.
4 sept. 1911.	Roland Garros	(Saint-Malo)	3.950 m.
6 sept. 1911.	—	(Dinard)	4.960 m.
17 sept. 1912.	Legagneux	(Issy)	5.450 m.
11 déc. 1912.	Garros	(Tunis)	5.610 m.
11 mars 1913.	Perreyon	(Buc)	5.880 m.

29 déc. 1913.	Legagneux	(Saint-Raphaël)	6.120 m.
9 juil. 1914.	Linnekogel	(Johannisthal)	6.600 m.
14 juil. 1914.	Elerich	(Leipzig)	7.850 m.
14 juin 1919.	Casale	(Villacoublay)	9.520 m.
18 sept. 1919.	Roland Rohfs	(Dayton)	9.750 m.
27 fév. 1920.	Major Schröder	(Dayton)	10.093 m.
15 juil. 1921.	Georges Kirsch	(Issy)	10.200 m.
16 sept. 1920.	Lieut. Macready	(Dayton)	12.445 m.

Il est à regretter qu'après avoir vu figurer tant de fois sur les palmarès les noms français, ceux-ci se soient laissés remplacer par des noms américains pour la durée et l'altitude, et anglais pour la plus longue distance. Il nous reste la vitesse, grâce à Sadi Lecoq. Espérons que les autres records nous reviendront bientôt. N'oublions pas, à notre actif, celui du plus grand nombre de loopings : 962 en 3 h. 52 m. 10 s. par Fronval; du plus court atterrissage : 16 m. 60 par Pillon et du plus grand écart de vitesse : 139 km. 896 et 23 km. 411 par Bossoutrot.

Si la performance des Américains Eddie Stinson et Lloyd Bertaud ne présente qu'un intérêt pratique relatif, car on ne saurait, à aucun point de vue, comparer un record au-dessus d'un aérodrome avec un voyage de ville à ville, elle est cependant remarquable. Les deux pilotes partirent par la neige. Au bout de quelques heures, la tempête remplaça la neige. Le vent atteignait parfois 130 kilomètres à l'heure à 2.000 mètres d'altitude, hauteur à laquelle se tenait l'appareil Larsen des recordmen. Ceux-ci se maintinrent constamment au-dessus du terrain. Pendant la nuit, ils se relayèrent au manche à balai. Ils atterrirent un peu avant midi le 30 décembre. Ils auraient pu tenir encore pendant quatre ou cinq heures, mais le froid avait gelé l'huile. Les pilotes ne portaient pas de combinaisons chauffées électriquement, ils étaient vêtus du costume ordinaire des pilotes. Ils étaient transis et ne purent dormir à cause de la température.

Détail prouvant que les bureaux militaires d'Amérique n'ont rien à envier aux nôtres : Stinson, ancien pilote de l'armée, fut radié pour faiblesse de constitution !
Jacques MORTANE.

L'AVIATION OFFICIELLE

Par Jacques MORTANE

TROIS ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS ONT MARQUÉ LE MOIS DE JANVIER, L'AS DES AS, RENÉ FONCK, A REÇU LA CRAVATE DE COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR, M. PIERRE-ÉTIENNE FLANDIN A ÉTÉ ÉLU PRÉSIDENT DE L'AÉRO-CLUB, M. LAURENT EYNAC A CONSERVÉ SON PORTEFEUILLE DE SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT DANS LE NOUVEAU MINISTÈRE.

L'AVIATION a été heureuse pendant le mois qui vient de se terminer. Trois de ses plus éminents défenseurs, trois de ses plus remarquables apôtres ont reçu la consécration de leurs efforts pour le plus grand bien de la locomotion nouvelle. Puisse cette nouvelle année, si bien inaugurée, se poursuivre de façon aussi heureuse pour la cause que nous défendons.

LE SOUS-SECRÉTARIAT

Avec la démission du Ministère Briand, nous avons connu les mêmes angoisses que nous vaut chaque changement de Cabinet. Car en politique, chose curieuse, on attribue rarement la place convenable à l'homme qui y fera du bon travail. La composition d'un Ministère rappelle moins le puzzle, où les morceaux ne doivent pas être intervertis, que le jeu de loto : on met des noms dans un chapeau, noms sympathiques au président du Conseil, on inscrit tous les portefeuilles à distribuer et devant chacun de ceux-ci on place les noms sortis du chapeau dans l'ordre. Quand on a

fait « quine », on prend un autre tableau et on garde le chapeau.

Nous craignons donc qu'après MM. P.-E. Flandin et Laurent Eynac, qui ranimèrent et rendirent la vie à l'aviation sabotée par les militaires, on choisit un incompetent qu'il fallait caser. Et ils étaient nombreux pour dévorer le morceau ! Mais M. Raymond Poincaré pense que l'aéronautique n'est pas un de ces véhicules dont on peut changer impunément le cocher. Il a gardé M. Laurent Eynac et nous en sommes tous heureux, car l'aviation doit déjà beaucoup à cet homme remarquable et continuera à prospérer tant qu'elle sera dirigée par lui. On avait parlé un moment du capitaine René Fonck : là encore on songeait à utiliser les compétences. Quelle révolution ! Mais le meilleur parti fut adopté, laisser à sa place celui qui avait accompli déjà tant de bonne besogne. Pourvu que cette manière de faire soit observée par les successeurs de M. Poincaré ! Nous n'osons pas l'espérer. Une seule ombre au tableau : l'aéronautique est toujours réservée à un Sous-Secrétaire et nous n'avons pas encore le Ministère de l'Air,

seule solution qui supprimera des tutelles inutiles et dangereuses.

L'AÉRO-CLUB SE RAJEUNIT

A la suite du départ de M. André Michelin qui devait tout faire et ne donna à l'Aéro-Club de France que sa démission, la grande société semble être allée se désaltérer à la fontaine de Jouvence. N'a-t-elle pas en effet choisi comme président M. Pierre-Étienne Flandin, ancien sous-secrétaire d'État, âgé seulement de trente-deux ans ? Les fondations du Club ont dû trembler en écoutant le résultat du scrutin. Penser en effet que nous avons un président jeune, actif, entreprenant et compétent, change tellement les mœurs adoptées jusqu'alors qu'on ne sait pas s'il ne s'agit point d'un rêve. Non, c'est l'exacte vérité, une vérité joyeusement accueillie dans tous les milieux de l'aéronautique. L'Aéro-Club, qui semblait dans la sénilité, va se rajeunir, faire la coquette pour plaire à ce chef de trente-deux ans, dont le considérable passé fait croire qu'il a commencé à entrer dans la



M. LAURENT EYNAC

Après la démission du ministère Briand, M. L. Eynac a conservé son portefeuille de sous-secrétaire d'État dans le ministère Poincaré.



LE SOLDAT RENÉ FONCK EN 1915

Le capitaine René Fonck, as des as de toutes les armées belligérantes, vient d'être promu commandeur de la Légion d'Honneur. Sa promotion, publiée le 1^{er} janvier 1922, est en date du 16 juin 1920, alors que le héros n'avait encore que 25 ans, record !



M. P.-E. FLANDIN

M. Pierre-Étienne Flandin a été élu président de l'Aéro Club de France en remplacement de M. A. Michelin, démissionnaire.

vie publique à l'âge où l'on n'est pas encore sevré.

LA CRAVATE DE RENÉ FONCK

La jeunesse semble d'ailleurs à l'ordre du jour. Le capitaine René Fonck a enfin reçu la cravate de commandeur de la Légion d'honneur pour ses exploits d'as des as. Le décret a paru à l'Officiel du 1^{er} janvier, mais la promotion remonte au 16 juin 1920, ce qui fait qu'en réalité Fonck fut récompensé alors qu'il n'avait pas encore vingt-six ans. Fidèles à l'habitude, les bureaux du Ministère de la Guerre ne savent pas encore combien l'as eut de victoires et ont commis trois erreurs dans la rédaction du motif accompagnant la cravate : « Pilote de chasse légendaire. Pendant quatre ans a fait une guerre sans merci à l'aviation ennemie, l'attaquant partout où elle se rencontrait, sans jamais se laisser arrêter par le nombre de ses adversaires. A

rempporté soixante-deux victoires officielles dont trente-six depuis sa promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur. Vingt-trois citations. » Or, l'ordre du jour du 23 janvier 1919, déclare : « ...Le 1^{er} novembre a descendu en flammes son adversaire portant à soixante-quinze le nombre officiel de ses victoires. » D'autre part, depuis sa rosette accordée après sa trente-sixième victoire, Fonck abattit officiellement trente-neuf allemands. Enfin, il suffisait de compter pour savoir qu'il n'avait pas vingt-trois, mais vingt-cinq citations. Lorsqu'il s'agit d'un héros d'une telle envergure ne pourrait-on pas « homologuer » des motifs de décoration exacts, au lieu de les farcir d'erreurs. Fonck appartient à l'Histoire, il convient de rectifier.

Rappelons que, depuis la guerre, l'as des as a été élu député des Vosges, membre de la Commission de l'Armée et président de la Ligue aéronautique de France.

L'ARMÉE PRIME LE SPORT

Oui, à notre Académie, l'armée, cette année, a primé le sport et c'est l'armée qui a été primée. Le commandant Lauzanne et le capitaine Augiéras ont reçu le Grand Prix de 10.000 francs pour avoir réussi la jonction de l'Algérie et de la Mauritanie avec environ deux cents méharistes. Ce bel exploit colonial et collectif a été considéré comme appartenant au sport. Le plus regrettable est qu'il se soit déroulé en 1920, alors que l'Assemblée était réunie pour récompenser 1921. Les dix-sept membres présents — sur quarante ! — ont donc accordé deux Grands Prix pour 1920 : l'un au commandant Vuillemin, l'autre au commandant Lauzanne et au capitaine Augiéras. Et c'est ainsi que Gabriel Poulain, qui reçut néanmoins une médaille d'or, ne récolta pas le bénéfice de son admirable exploit sportif, réalisé en 1921, comme l'exigeait le règlement du concours. J. M.

LES LIGNES AÉRIENNES DU MONDE

Par M. SCHNITZLER

CET ARTICLE, DU A M. SCHNITZLER, INSPECTEUR PRINCIPAL DU GOUVERNEMENT ALLEMAND, EST FORT INSTRUCTIF. IL ÉTUDIE LES RÉSEAUX AÉRIENS ACTUELS ET A VENIR. IL EST INTÉRESSANT DE NOTER LES OPINIONS DE NOS ENNEMIS D'HIER, ATTENTIFS À UNE QUESTION AUSSI CAPITALE ET PRÊTS À RIVALISER AVEC NOUS.

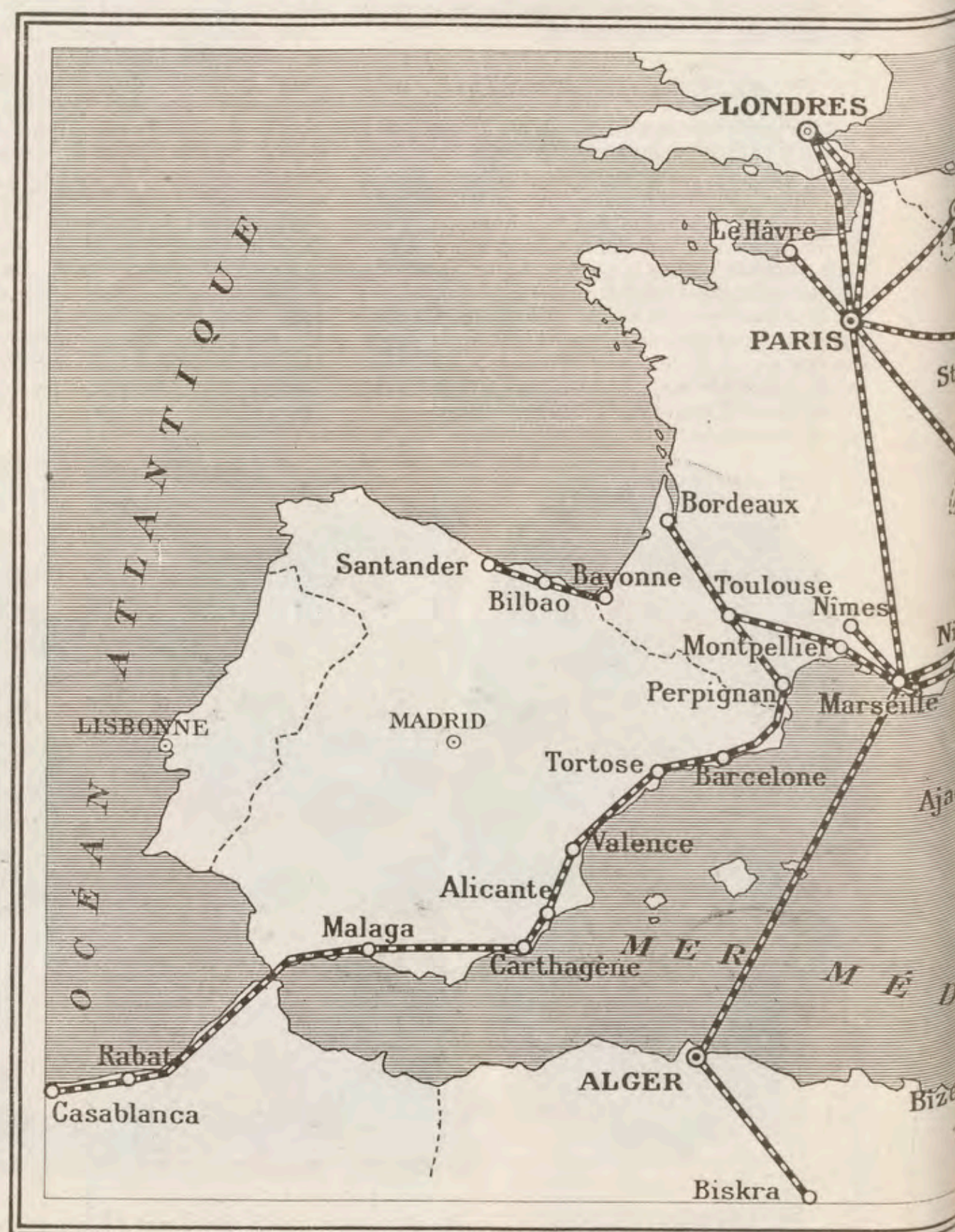
À la fin de la guerre, des services aériens réguliers furent organisés dans tous les pays civilisés. L'entreprise de ces services paraissait favorable. Des quantités importantes de matériel aéronautique et un personnel important avaient été fournis pendant la guerre, au cours de laquelle la Technique du vol avait fait de sérieux progrès. Cependant les transports aériens commerciaux n'ont pu arriver à vivre par eux-mêmes, car, en effet, l'aéronautique commerciale est encore dotée de subventions accordées de manières différentes. Les avions fabriqués en vue de remplir leur but militaire ne pouvaient répondre aux exigences du trafic civil ; l'organisation terrestre, encore imparfaite, c'est-à-dire aéroports, terrains de secours, balisage nocturne, services de renseignements par T. S. F. et services météorologiques, installée provisoirement pendant la guerre, ne pouvait garantir la régularité du trafic aérien et lui permettre d'égal, sous ce rapport, le trafic par chemins de fer et par bateaux. On doit encore exclure la possibilité du trafic nocturne régulier ; le chemin de fer doit venir à ce moment en aide à l'avion. Les premières lignes aériennes furent créées sur des parcours assez réduits. Ceci fut une faute, car les avantages d'un voyage aérien sur un voyage par voie ferrée ne sont que plus probants lorsque la distance parcourue est plus grande. Prenant considération de cette remarque, on se décida bientôt à augmenter les parcours des voies aériennes. Des grands nœuds de communications du monde, on envoya des avions de reconnaissance qui, par leurs voyages, démontrèrent la possibilité d'entreprendre des voyages commerciaux de longue durée. Les lignes aériennes alors existantes s'accrurent et prirent bientôt sur la carte l'aspect d'un véritable réseau, semblable à celui des voies ferrées. À l'heure actuelle on peut vraiment parler du réseau aérien européen qui se compose de 40 lignes principales ou secondaires et qui est à la veille d'assurer les relations aériennes de continent à continent.

Les grandes lignes de communication de l'Europe la traversent suivant les diagonales allant d'une extrémité à l'autre du Continent. Sur la diagonale allant du sud-ouest au nord-est, nous trouvons un groupe presque ininterrompu de lignes aériennes. Elle commence par cette ligne aérienne provenant de l'Afrique du Nord, qui s'étend de Casablanca à Toulouse en desservant plusieurs villes d'Espagne comme Malaga et Barcelone. A Toulouse, les communications avec Paris sont suffisamment assurées par la voie ferrée et les trains de nuit en particulier. Mais de Paris part une nouvelle ligne aérienne qui, par Bruxelles, conduit à Amsterdam et de là unie à la ligne venant d'Angleterre, mène à Berlin par Brême. La capitale allemande

est à son tour en relation directe avec Dantzig, d'où d'autres avions s'envolent vers Riga et Reval. Cette dernière ville est d'ailleurs reliée avec Stockholm par une ligne suédoise.

Les relations de la diagonale nord-ouest sud-est sont loin d'être aussi parfaites. Partant de Londres, les lignes aériennes se joignent à Paris qu'elles relient avec Strasbourg et Prague ; dans quelque temps elles doivent être poussées jusqu'à Constantinople. La Compagnie aérienne Franco-Roumaine qui exploite la ligne Paris-Prague, a, depuis peu, obtenu les concessions en Hongrie et en Roumanie. Mais la bonne exécution du service est retardée par suite de l'organisation terrestre défectueuse dans les Balkans. La France et l'Italie ont le désir de créer les relations aériennes avec les Balkans au-dessus de la Méditerranée. Mais peu de choses de ces plans ont été réalisées, ni les voyages, souvent annoncés, des dirigeables anglais par la France, Malte et l'Égypte, ni le service par dirigeable Marseille-Alger. Le trafic du nord-est au sud-est trouvera finalement sa

voie par l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, car les conditions climatologiques sont bien plus égales et par conséquent bien plus favorables au trafic aérien qu'au-dessus de la Méditerranée.



LES LIGNES AÉRIENNES. Cette carte indique les lignes aériennes françaises existant actuellement, et celles qui doivent être créées pendant l'année 1922. Celles-ci sont Paris-Prague-Vienne-Buda-Pest-Paris-Marseille-Alger, Alger-Biskra, Marseille-Gènes et Dakar-Kayes.

née, qui n'est pas toujours « la calme étendue bleue » du poète. Les marins savent que la Méditerranée a « ses coins de tempête » qui diminuent la sécurité des services aériens.

Après ces grandes diagonales, il convient de prendre en considération les relations directes entre le Sud et le Nord d'une part, l'Est et l'Ouest d'autre part. Les relations entre le Nord et le Sud sont assurées aujourd'hui par la ligne Berlin-Leipzig-Munich prolongée jusqu'à Constance. Vers le Nord, une ligne la prolongerait vers Malmö, par Warnemünde et Copenhague. La reprise de l'activité sur cette ligne et l'extension de la ligne Berlin-Munich vers le Sud par la Suisse et l'Italie jusqu'à Gènes sont à envisager. Comme ligne Est-Ouest existe celle qui traverse toute l'Europe Centrale et relie Paris à Varsovie.

Aucune relation aérienne régulière n'existe encore entre le nouveau et l'ancien continent bien qu'au cours de tentatives de record des dirigeables et même des avions soient parvenus à traverser l'Atlantique. On doit, en effet, se rappeler le vol mémorable du R. 34 d'Angleterre à Long-Island et retour et les traversées effectuées par des avions anglais et américains. En ce moment, une commission hispano-allemande étudie les possibilités d'établissement d'un service de Zeppelins, entre le sud-ouest de l'Europe et l'Amérique du Sud. Il convient de remarquer à ce sujet que les circonstances atmosphériques sont plus favorables dans la partie sud de l'Atlantique que dans la partie nord et permettront ainsi d'organiser un service aérien entre l'Espagne et l'Argentine

avant que deux nations pourtant plus importantes, les États-Unis et l'Angleterre, puissent être reliées par le même moyen.

LES SERVICES D'OUTRE-ATLANTIQUE.

Dans les États-Unis d'Amérique du Nord, une grande ligne New-York-San-Francisco réunissant les deux extrémités du pays a été mise en activité. Coopérant avec les express qui relient rapidement New-York à l'État de Floride, un service d'hydravions de Key West à la Havane rapproche par l'économie de temps Cuba et l'archipel des Antilles des métropoles économiques du Nord-Amérique. L'extension de cette ligne vers Barranquilla, et Bogota en Colombie peut être envisagée comme un fait acquis, car, pendant la guerre, l'influence économique des États-Unis sur toute l'Amérique du Sud s'est considérablement accrue. Le Pérou, gravissant aussi dans l'ordre économique des États-Unis, cherche à établir des communications rapides avec l'Amérique du Nord. C'est le même but, l'union avec l'Amérique du Sud par la voie des airs, qui a été l'origine du raid effectué en 50 heures par les hydravions américains de Californie jusqu'au canal de Panama. Les Américains désirent également établir un service aérien avec leur lointain comptoir de l'Alaska. Pour en démontrer la possibilité, des avions exécutèrent le vol de New-York jusqu'à Nome, en passant par le territoire canadien. La distance New-York-Nome (14.481 kilomètres) fut couverte en 112 heures de vol. Le Gouverne-

ment canadien soutint l'entreprise américaine, car les territoires de l'Orient étant encore peu exploités et le chemin de fer inconnu, il est intéressant d'assurer des bases pour un service aérien. Pour compléter cette exploration, des aviateurs militaires canadiens ont traversé de part en part le Dominion d'Ottawa à Vancouver, au cours d'un vol d'étude.

Dans l'Amérique du Sud, ce sont Rio-de-Janeiro et Buenos-Ayres qu'il importe de mettre en relations rapides par la voie des airs. Déjà un vol d'études de 5 jours a été fait par le brésilien Chavez. Mais l'absence totale d'organisation terrestre rend la création d'un service régulier fort difficile. Les relations entre l'Argentine et le Chili ont été préparées par le vol de propagande remarquable effectué par M^{lle} A. Bolland entre Mendoza et Santiago de Chili.

DANS LES AUTRES PARTIES DU MONDE

En Afrique, en Asie, en Australie, les relations aériennes n'ont pas fait d'aussi grands progrès qu'en Europe et aux États-Unis, bien que souvent les circonstances ne soient nullement défavorables, car ces trois parties du monde sont comparativement pauvres en voie ferrée. On se trouve alors en présence de ce dilemme : construire une voie ferrée ou organiser des transports aériens. Instituer un service aérien serait certainement une opération commerciale excellente, car les frais d'organisation terrestre sont loin de s'élever au coût de la construction d'une voie ferrée. La France, dont on connaît le projet d'unir Marseille et Alger par dirigeables, cherche à relier à la métropole, par la voie aérienne, sa colonie du Sénégal et à supprimer aussi, fictivement, grâce à l'avion, le désert du Sahara. L'Angleterre projette de réunir le Caire au Cap. En ce moment, des négociations entre le Gouvernement britannique et les États égyptiens et soudanais et l'Union Sud-Africaine tendent à régler les modalités de l'organisation terrestre nécessaire pour l'organisation d'un service régulier. Actuellement une seule grande ligne aérienne fonctionne en Afrique. Elle a été créée dans l'État belge du Congo, et de Léopoldville va rejoindre Stanleyville par Kinshasa en suivant le cours du Congo.

On n'a pas manqué de préparer la réunion par la voie aérienne de l'Asie avec l'Europe. Des aviateurs italiens ont couvert le parcours Rome-Calcutta-Tokio et en Angleterre on a déjà envisagé la possibilité de créer un service entre l'Angleterre et l'Australie par l'Égypte et les Indes, à la suite des vols de Ross Smith et de Poulet. Mais l'organisation terrestre fait toujours défaut et est un des plus graves obstacles à la réalisation du service régulier. Il faut se rappeler que l'aviateur Ross Smith parcourut une fois 800 kilomètres sans pouvoir trouver un terrain d'atterrissage propice où se poser librement et sans danger. Entre le Caire et Bagdad, des avions des forces militaires aériennes anglaises assurent des services postaux et l'installation terrestre est activement poussée en vue de relier Bagdad avec Karachi (Indes). En Chine, une ligne fonctionne déjà, elle unit d'ailleurs, sans grand succès, Pékin à Shanghai. Au Siam, au Japon, et aux Philippines fonctionnent par moments de petites lignes qui seront plus tard absorbées par le réseau mondial.

L'Australie possède outre la ligne qui fonctionne depuis longtemps déjà en Nouvelle-Zélande deux lignes réunissant la Nouvelle-Galles du Sud au Queensland. Les voyageurs préféreront certainement abréger de quelques jours, le long voyage sur mer en ne s'embarquant qu'à Perth et parcourir en quelques heures le trajet de Sydney ou de Melbourne à Perth.

En général, les lignes aériennes voient, en raccourcissant notablement le chemin des grandes artères mondiales de la circulation et elles commencent à envelopper la sphère terrestre d'un réseau dont les débuts sont maintenant aisément reconnaissables. Le développement de ces débuts jusqu'à l'encerclement complet du monde entier n'est plus maintenant qu'une question de temps et sera sans doute une réalité dans un très prochain avenir.

SCHNITZLER

M. CLÉMENT ADER

Commandeur de la Légion d'Honneur.

C'est avec joie que tous les fidèles du souvenir ont appris la promotion de Clément Ader, le premier homme oiseau, dans l'ordre de la Légion d'Honneur au titre de commandeur. Après avoir été la victime de l'injustice humaine pendant de longues années, le doyen de l'aviation, le génie de l'aéronautique, reçoit enfin, alors qu'il vit depuis longtemps dans sa retraite du Midi, la récompense de sa valeur et de ses recherches qui nous ont dotés depuis 1897 du premier avion ayant volé, quoi qu'en disent les américains qui font remonter à 1903 l'origine du vol de l'avion avec les frères Wright.



TRANSPORTS AÉRIENS. Cette carte indique les lignes aériennes françaises existant actuellement, et celles qui doivent être créées pendant l'année 1922. Celles-ci sont Paris-Prague-Vienne-Buda-Pest-Paris-Marseille-Alger, Alger-Biskra, Marseille-Gènes et Dakar-Kayes.



POUR DEVENIR BON PATINEUR

Par Morris WOOD

LE CHALLENGE DE LA VIE AU GRAND AIR VIENT DE NOUS PROUVER A NOUVEAU QU'A PART LÉON QUAGLIA, NOUS COMPTONS DE BONS PATINEURS, MAIS QUE NOUS N'AVONS PAS DE CHAMPIONS. PUISSENT CES CONSEILS DU RECORDMAN AMÉRICAIN MORRIS WOOD OBTENIR LE RÉSULTAT CHERCHÉ

LES débuts ne sont pas agréables, car ils sont décevants. Aussi ne faut-il pas se décourager. Il est essentiel de recourir à toute son énergie pour triompher de ces moments de dégoût éprouvés lorsqu'on sent « que le métier ne rentre pas ». La persévérance est la plus grande aide pour parvenir au succès, car ce n'est pas en quelques mois qu'on devient un champion.

Tout d'abord, il convient de trouver une attitude correcte. Là, pas de règle générale. Le style doit être adapté aux particularités individuelles. C'est un principe dont il ne faut pas se départir si l'on veut obtenir de bons résultats. Par conséquent, n'imitiez pas tel ou tel patineur notoire dans l'espoir de glisser sur ses traces. Cette méthode pourrait vous valoir de cruels mécomptes. Demandez des conseils aux plus compétents, mais ne cherchez pas à avoir un coup de patin stéréotypé sur le leur.

Ce coup de patin doit être long et vigoureux. Celui qui a une attitude saccadée, entrecoupée de foulées longues, puis de courtes, obtiendra le résultat suivant : il fatiguera sans nécessité les muscles de ses jambes, gaspillera inutilement son souffle et perdra le contrôle de soi-même. Il ne récoltera jamais le fruit du dur travail auquel il se sera soumis naïvement.

Il faut se contenter de progrès lents, mais continus, et patiner autant que possible en plein air. Naturellement, mieux vaut s'exercer sur une piste artificielle, lorsque les lacs et les rivières ne sont pas gelés, mais dès qu'une couche de glace suffisante a recouvert les nappes d'eau, vous devez travailler sans relâche et abandonner les palais où l'on patine. Le plein air est un stimulant pour la vitesse.

Il faut toujours apprendre du nouveau dans chacune des courses

auxquelles on prend part. L'expérience est le meilleur professeur et, chaque fois que vous courez, vous devez vous apercevoir de vos défauts et trouver le moyen de vous en corriger.

Le principal conseil que je pourrai vous donner, c'est de bien faire attention à l'état de vos patins. J'ai connu des coureurs qui accomplissaient des centaines de kilomètres pour prendre part à d'importantes épreuves et qui étaient battus par leur imprévoyance. C'est une courroie qui casse ou une lame de patin qui se brise. Souvenez-vous du proverbe : « Un point fait à temps en épargne cent ». Il ne faut pas manquer de remplacer souvent les lacets de chaussures. Ne jamais employer de culottes trop collantes, trop courtes ou trop étroites, sans quoi vous empêchez la circulation.

L'ENTRAÎNEMENT Tout débutant doit s'entraîner au moins une heure et demie par jour. Il cherchera ses points faibles et travaillera à s'en corriger. Ne vous laissez pas aller à votre penchant naturel, qui consiste à étudier, de préférence aux autres, les branches du sport que vous possédez le mieux. Évidemment, votre temps se passerait plus agréablement de cette façon, mais vous n'arriveriez jamais à apprendre ce qui vous manque, partant à faire des progrès.

Tous les champions, quels qu'ils soient, sont amenés à constater qu'une course n'est jamais gagnée avant que le poteau d'arrivée soit passé et qu'il ne faut négliger aucun adversaire. Pour être un homme de valeur, deux qualités sont requises principalement : la force et l'endurance.

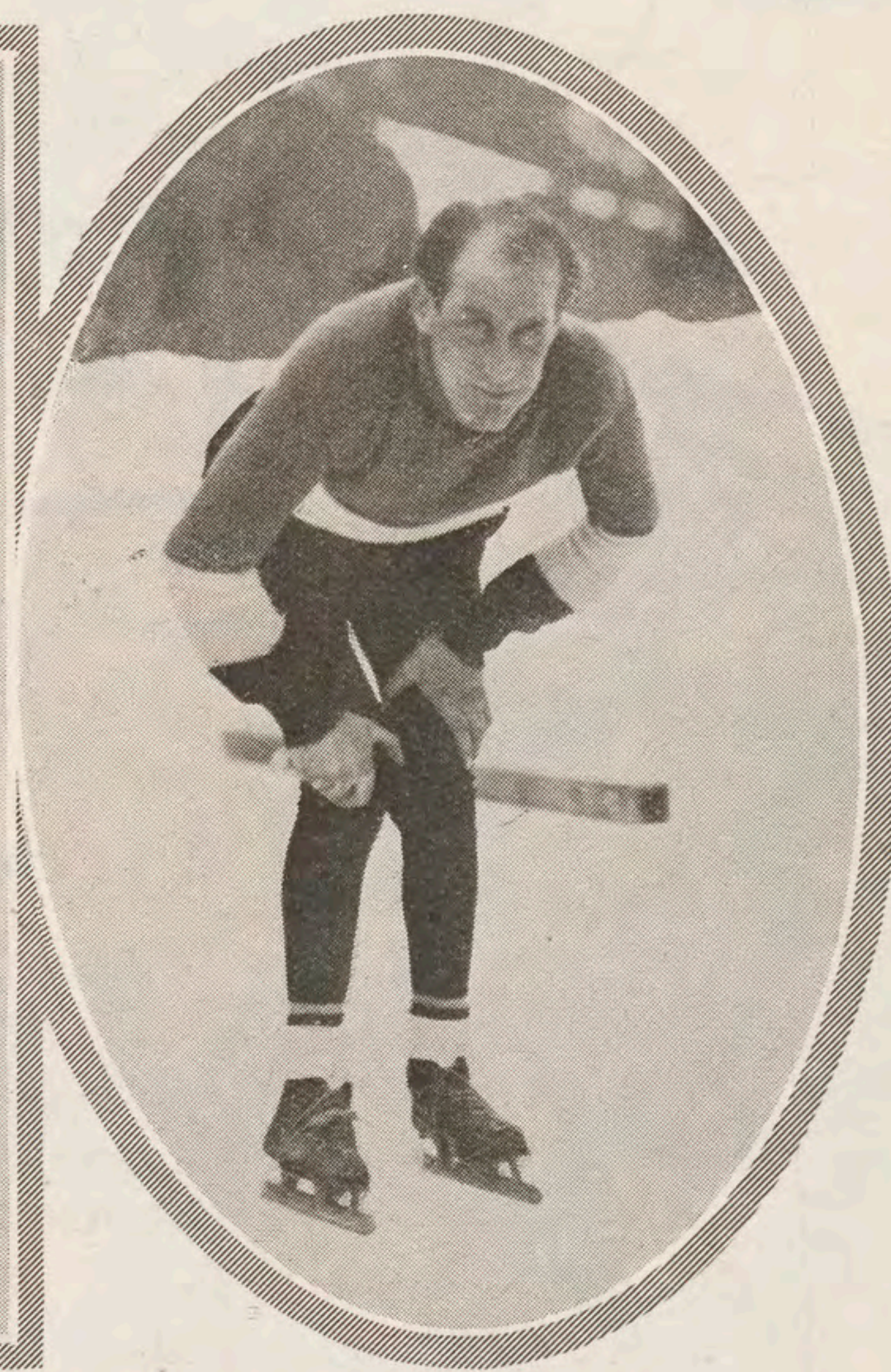
Les poumons doivent être larges et profonds, le cœur solide et



(Clichés de notre envoyé spécial.)

LES CONCURRENTS DU CHALLENGE DE LA VIE AU GRAND AIR

Le challenge de patinage de la *Vie au Grand Air*, qui se dispute chaque année sur une heure, s'est couru sur la célèbre patinoire de Chamonix, le 25 janvier. De gauche à droite, de Ridder, D' d'Urville, Gaittet, Maucourt, Nonns, Quaglia, recordman du monde.



QUAGLIA APRÈS SA VICTOIRE

Déjà vainqueur en 1920 et 1921, Quaglia s'est à nouveau attribué la victoire. Il couvrait 28 kil. 43 mètres dans les 60 minutes.



LE TOURNOI INTERNATIONAL DE HOCKEY

La Belgique et la Suisse avaient envoyé des équipes de hockey à Chamonix, pour essayer de triompher des équipes françaises dans le tournoi international de hockey. La victoire restait au C. S. H. de Paris qui battait la Suisse par 7 à 2 et la Belgique par 24 à 0. Le C. S. H. remportait le championnat de France battant Chamonix 6 à 2.

les muscles capables de répondre à tous les efforts qu'on peut exiger d'eux. C'est seulement de cette façon que vous arriverez à devenir une étoile du patinage.

L'entraînement est le secret de la vitesse, une fois qu'on est passé maître dans l'art du patinage. Et comme la glace ne recouvre les rivières que pendant peu de temps chaque hiver, il est évident que le travail est long, très long, et nécessite de nombreuses années avant de faire d'un novice un champion.

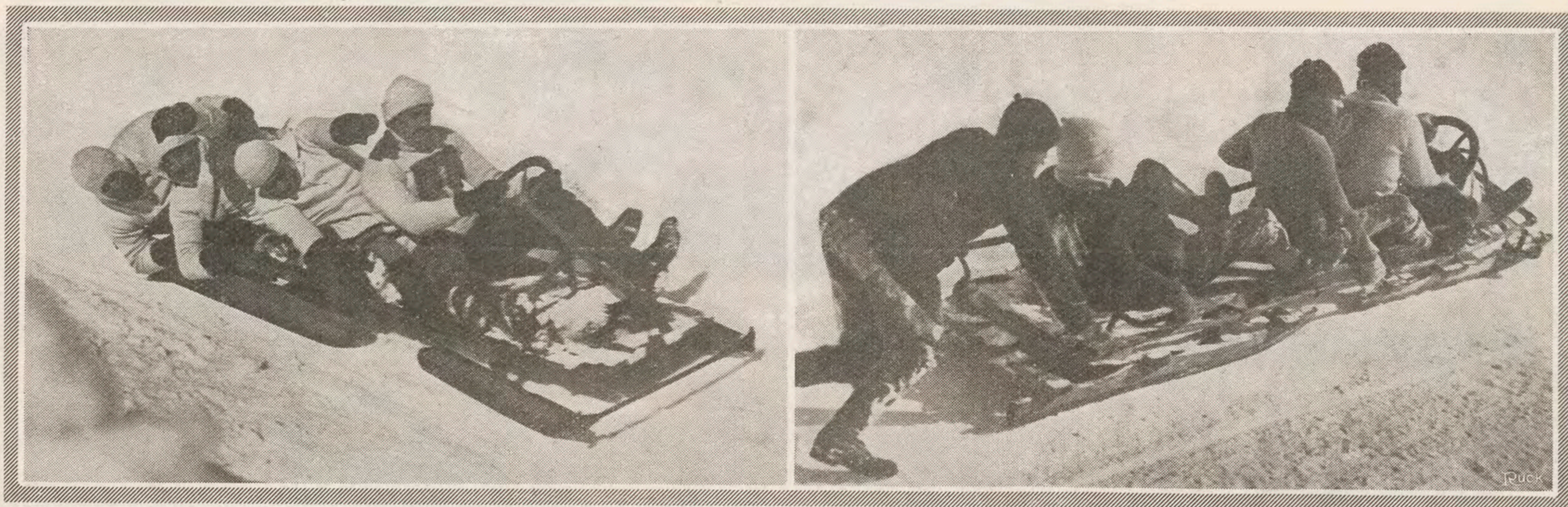
Aussi, ne perdez pas de temps dès que les nappes d'eau sont gelées. Commencez par travailler avec ardeur pour arriver au poids que vous devez atteindre afin de donner votre maximum de vigueur et passez le plus de temps possible en plein air. Faites au début de longs tours à une allure modérée, pour faire vos muscles. A Long Beach où je naquis et où je fus élevé, dès que je me levais je partais sur la Shrewsbury River, fameuse pour sa glace, et je patinais toute la journée, m'entraînant graduellement à la façon d'un driver exerçant un trotteur pour une grande course.

Quand j'avais ainsi passé quelques jours, que mes muscles et autres tissus s'étaient habitués au travail, je patinais plus vite. Je faisais une heure le matin et une heure l'après-midi. Durant la première demi-heure, j'allais lentement, puis ensuite je me lançais à la plus grande vitesse que je pouvais atteindre. Un sprint plus violent encore me ramenait à mon point de départ. Un vigoureux massage me remettait aussitôt sur pieds et me retirait toute fatigue en dépit des efforts successifs que j'avais fournis. Il faut en effet ne jamais négliger de se faire masser et frictionner énergiquement après l'entraînement. Malgré la chaleur emmagasinée par l'effort, la réaction du froid peut être néfaste. Il est donc nécessaire d'arriver graduellement à l'état normal au moyen du massage exécuté vigoureusement d'abord, puis plus doucement.



QUAGLIA AU HOCKEY

Le recordman du monde de l'heure fut le grand triomphateur de la belle semaine de Chamonix. En plus de notre challenge, il remportait le 1.500 en 2 m. 45 s. et le 5.000 en 9 m. 30 s. 2/5.



LES VAINQUEURS DE LA COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Disputée sur un parcours de 2 kilomètres avec 3 virages, la Coupe du Président de la République revenait au bobsleigh commandé par M. Berge devant M. Demaud. *A gauche*, le vainqueur dans un virage, *à droite*, le second repart après un retournement.

LE RÉGIME ET L'ALIMENTATION

En ce qui concerne mon alimentation, je vous avouerai que je ne suis aucun régime spécial. Je me contente d'éviter les pâtisseries, sucreries et autres mets trop lourds. Je trouve que la meilleure nourriture est celle que votre jugement vous fera choisir. Mangez des plats simples, incapables de provoquer des insomnies et de vous donner de ces nuits d'épouvante comme celles qui troublent le sommeil des enfants ayant trop mangé.

Tout patineur qui a des ambitions ne doit pas dormir moins de huit heures par nuit. Évitez de fumer. La cigarette est néfaste au souffle. Et comme un souffle puissant est essentiel à la vitesse et à la vigueur, vous voyez combien il est mauvais de s'abîmer les poumons par l'usage de la fumée.

La marche et la course sont d'admirables exercices pour le patineur. La plupart des mêmes muscles travaillent dans ces sports. Je puis aussi conseiller la marche à reculons à ceux qui disposent de quelques instants de loisir.

L'entraînement du patineur de vitesse doit donner des muscles souples, élastiques. Par conséquent, ne recherchez que les exercices qui peuvent vous les favoriser et répudiez ceux qui peuvent les durcir et les rendre nouveaux. Les muscles élastiques provoquent l'endurance. Les athlètes vites dans n'importe quel sport ne possèdent jamais de muscles lourds et durs comme du fer.

Vous pouvez ajouter à votre entraînement quelques fantaisies utiles. Par exemple, après un tour fait en vitesse, continuez votre travail en accomplissant un cercle, d'abord avec le pied gauche, ensuite avec le droit. Vous pouvez également accomplir des cercles à reculons en patinant de n'importe quel pied. Ces exercices n'ont pas évidemment une répercussion immédiate sur votre style et votre vitesse, mais ils permettent à vos muscles de s'assouplir et vous êtes dans toutes les circonstances comme chez vous, pour employer une expression vulgaire.

Neuf sur dix des patineurs ont l'habitude de garder leurs mains derrière le dos pendant qu'ils courent. Ils les tiennent l'une dans l'autre ou bien se prennent les poignets ou les mettent simplement sur les hanches. Essayez ces divers moyens, jugez celui qui vous conviendra le mieux et adoptez-le.

Certains champions balancent leurs bras ou bien les gardent croisés sur la poitrine. Quelques étrangers ont une attitude particulière : ils gardent leurs bras absolument droits, l'un se dirigeant en arrière faisant une ligne avec la tête et les épaules, l'autre en avant en droite ligne.

CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Il ne faut pas pousser trop vite dès le début de la course.

Il ne faut pas trop s'incliner dans les tournants.

Il ne faut pas oublier de compter les tours dans les épreuves de fond et faire concorder votre allure avec la distance.

Il ne faut pas trop se rapprocher de ses adversaires. Un coup de patin peut vous atteindre qui vous fera tomber.

Il ne faut pas se laisser enfermer. Si par hasard semblable incident se produit, dépêchez-vous de vous faire un jour, surtout si l'arrivée est proche.

Il ne faut pas perdre de temps à pousser du coude vos rivaux. Vous ne devez vous occuper que de votre course.

Il ne faut pas patiner trop près du bord de la piste. Vous y trouverez de la neige qui pourrait vous faire tomber.

Il ne faut pas oublier de respirer profondément et régulièrement.

Il ne faut pas lever la tête. Plus votre corps est baissé, plus la résistance à l'air est moindre.

Il ne faut pas perdre un pouce de terrain au départ. Faites bien attention au signal du starter.

Il ne faut pas tourner la tête au moment de l'effort pour voir si vos adversaires vous suivent de près. A cet instant critique, vous devez prêter toute votre attention à votre rush.

Il ne faut jamais se préoccuper des clameurs du spectateur.

Il ne faut pas oublier d'observer soigneusement la glace devant vous. La moindre crevasse, la plus petite branche suffit à faire trébucher le patineur imprévoyant.

Il ne faut pas manquer de juger attentivement les mouvements et les intentions probables de vos rivaux. Répondez à la vitesse par la vitesse, à la ruse par la ruse, à la loyauté par la loyauté.

Il ne faut pas abandonner une course simplement parce que vous avez glissé ou que vous êtes tombé et que vous avez perdu peut-être une cinquantaine de mètres. Souvenez-vous qu'une course n'est jamais finie tant que le poteau n'est pas atteint.

Il ne faut ni parler, ni crier sans nécessité pendant la course ; vous perdez inutilement votre souffle et vous en avez besoin ; vous levez inconsciemment la tête et les épaules, rencontrant ainsi le vent.

Il ne faut pas se reposer en plein air après la course. La transpiration qui se sèche au froid engourdit et il peut en résulter une pleurésie, une pneumonie ou un rhumatisme.

Morris Wood.

CARPENTIER EST TOUJOURS LE CHAMPION

Par Jacques MORTANE

LA RENCONTRE DE GEORGES CARPENTIER AVEC LE CHAMPION POIDS LOURDS D'AUSTRALIE, GEORGE COOK, LE 12 JANVIER, A LONDRES, S'EST TERMINÉE PAR LA VICTOIRE DU FRANÇAIS, AU DÉBUT DU QUATRIÈME ROUND

C'EST avec quelque anxiété que tous les sportsmen attendaient la rentrée de Georges Carpentier dans le ring. Les compétences n'oubliaient pas qu'il est des champions qui, après un combat trop violent se terminant par la défaite, avaient le « cœur décroché » pour toujours et étaient incapables de reprendre la place qu'ils avaient

occupée. Certains, ne se souciant pas de ce point de vue moral et physiologique, mettaient une sorte de sadisme malsain à espérer la déchéance de notre champion qui fut trop élevé au rang d'idole et ne sut pas toujours s'y maintenir. Mais c'est une autre histoire... dont nous parlerons plus loin.

L'unique question sportive était de savoir

si Carpentier, à la suite de son dur combat avec Jack Dempsey, était toujours égal à lui-même ou s'il était fini. Il ne faut pas oublier que, quoique âgé seulement de 28 ans, il a une très longue carrière derrière lui et qu'il boxe depuis 16 ans, avec, comme seule période d'arrêt, la guerre. Peu de pugilistes modernes ont un tel passé à leur actif. Ajoutez à cela

que notre champion est riche, qu'il s'est créé un foyer... et que son métier n'est pas précisément facile. Les périodes d'entraînement nécessitent des sacrifices multiples que l'adoléscent peut admettre, auxquels celui qui veut atteindre la fortune et la renommée doit se soumettre, mais dans le cas de Georges Carpentier, la question ne se pose plus du tout de la même façon. On lui reproche de ne pas combattre suffisamment : combien, à sa place, se seraient déjà retirés, jugeant qu'ils ont assez travaillé !

Or, le Lensois s'est présenté sur le ring de l'Albert-Royal-Hall, le 12 janvier, au mieux de sa forme. Et pourtant il relevait de maladie. De savants critiques jugèrent, à sa montée dans le ring, qu'il semblait pâle et craintif. Mais Georges Carpentier n'a jamais, sous les lumières blafardes, l'aspect d'un homme rose et débordant de santé. Quant à son attitude, elle est toujours celle d'un champion simple et modeste, n'ayant qu'un lointain rapport avec celle que des conseillers maladroits lui font prendre dans la vie. C'est toujours l'autre histoire... dont nous parlerons plus loin.

George Cook, son adversaire, n'est évidemment pas un de ces pugilistes qui laissent un nom dans l'histoire. Il n'est pas à dédaigner cependant. Son passé sans être celui d'un « tueur d'hommes » méritait qu'on le choisît, sans se moquer du public, comme adversaire de Carpentier. Le plus bizarre c'est que les détracteurs du combat étaient justement ceux qui avaient voulu opposer notre Georges plus international que national, hélas ! au nègre Battling Siki. Allez vous faire une idée après de telles incohérences !

George Cook semble supérieur à Bombardier Wells et à Joë Beckett. Il était donc normal qu'il rencontrât Carpentier. Celui-ci, s'il avait diminué de valeur, pouvait être vaincu. Resté lui-même, il ne pouvait pas gagner plus vite qu'il ne l'a fait.



CARPENTIER SE DÉCOUVRE

C'est le 12 janvier, à Londres, que Georges Carpentier a battu l'Australien Cook au 4^e round.

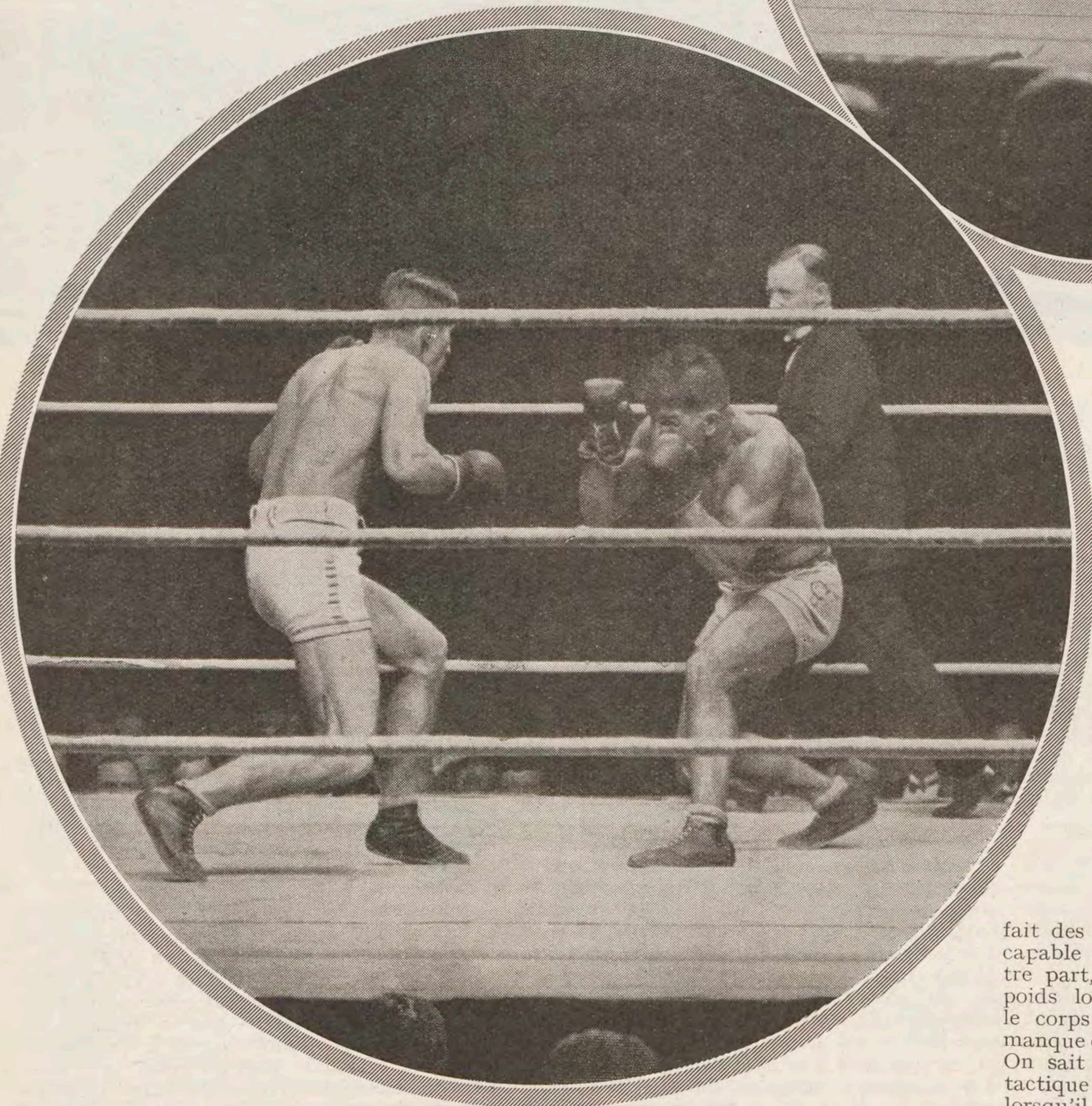
Les spectateurs qui ont vu le film au cinéma ont pu s'en convaincre.

CE QUE FUT LE COMBAT

George Cook ne se présenta pas du tout comme une victime sachant le sort qui l'attend. Il vint crânement sur le ring, avec tout son courage et toute son énergie et la conviction, j'en suis certain, qu'il réussirait à triompher. On lui avait tant répété que Carpentier n'était plus lui-même, qu'il se ressentait de son échec devant Dempsey, qu'il finit par le croire. Les journaux anglais répétèrent avec tant d'ardeur qu'il était transformé et qu'il avait

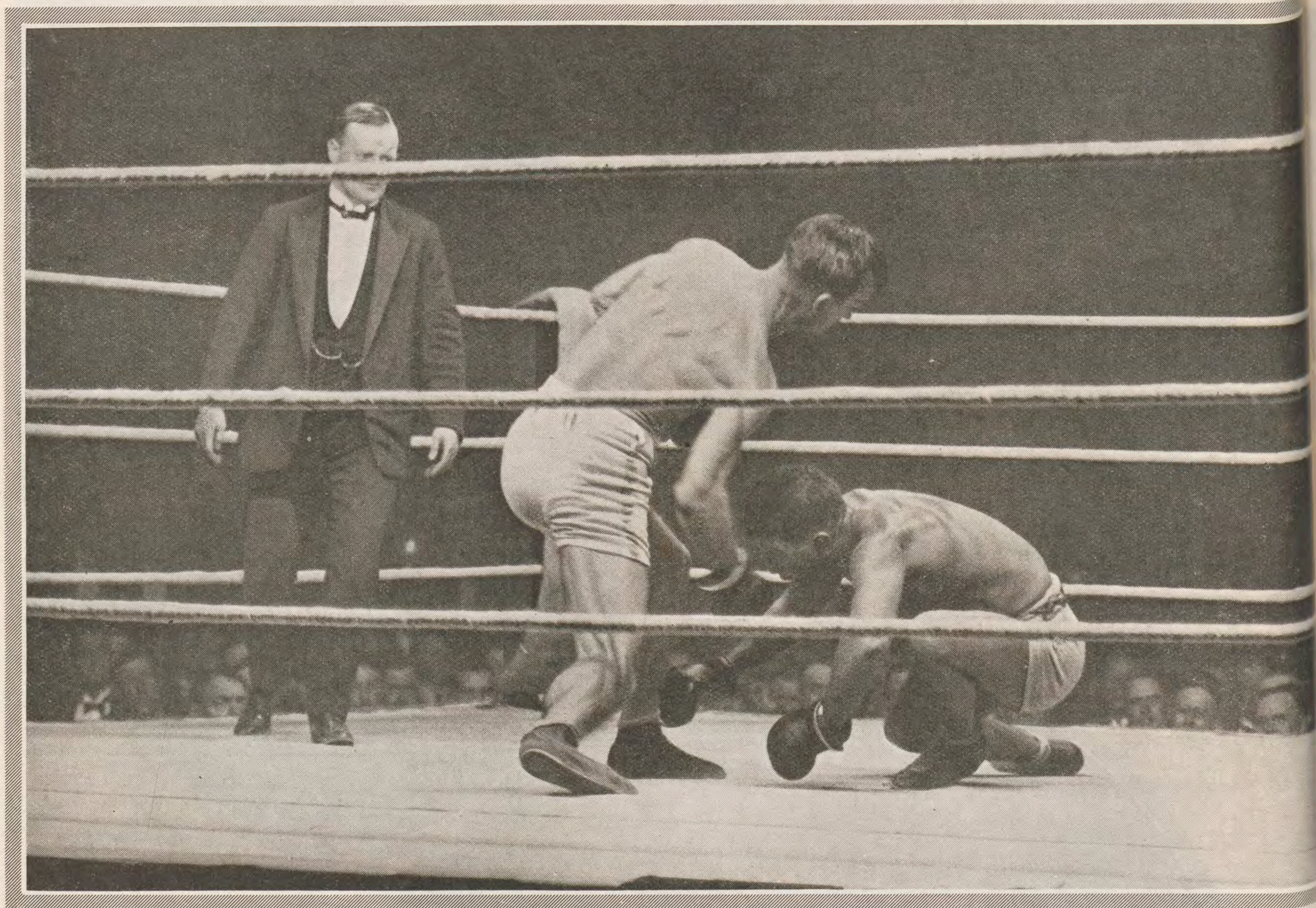
fait des progrès considérables, qu'il se crut capable des plus magnifiques exploits. D'autre part, sa méthode, qui est bien celle d'un poids lourd, pouvait le favoriser ; il cherche le corps à corps avec une constance qui manque de beauté, mais qui peut être efficace. On sait que Carpentier n'a jamais aimé cette tactique et que c'est par elle qu'il fut usé lorsqu'il rencontra Dempsey.

Le Français, en grand virtuose qu'il est, combat à distance, confiant dans sa mobilité et sa précision. Ce qu'il veut, c'est le coup dur qu'il porte, comme le matador l'estocade finale. Tandis que la plupart des poids lourds ont une prédilection pour le corps à corps où leur puissance leur permet de porter des attaques



GEORGE COOK SE COUVRE

Dans son match avec George Cook, Georges Carpentier a prouvé qu'il était toujours aussi remarquable qu'avant son match contre Jack Dempsey. On pouvait craindre que sa rencontre de New-York ait diminué sa puissance combative et lui ait « décroché le cœur ». Notre champion a prouvé qu'il possédait toujours l'adresse et l'énergie qui ne pardonnent pas.



LA FIN DU DOUBLÉ FATAL

Georges Carpentier avait la victoire assurée dès le troisième round, ayant laissé jusqu'alors Cook employer surtout le corps à corps. Au début de la troisième reprise, il menait la danse et portait son doublé du gauche, suivi du droit. Nous le représentons au moment où il lance son droit, avant que le champion poids lourd d'Australie, Cook, ait touché terre.

sans beauté certes, mais qui ravagent et abiment. Tel fut le match des deux Georges.

Les compétences anglaises déclarèrent que Cook avait boxé avec férocité. C'est bien l'idée que l'on rapporte du film cinématographique. L'Australien donne l'impression du bull-dog qui lutte avec un os, secoue la tête de droite et de gauche rageusement, crispant ses dents et accompagnant ses mouvements de sourds grognements. En face de lui, le pur-sang se déplaçant avec une incroyable aisance, semblant le fauve qui s'arc-boute avant de s'élancer sur sa proie, toujours prêt à profiter de la moindre faute, ne laissant jamais rien au hasard.

La première reprise est toute d'observation de la part de Carpentier qui se contente de porter de temps à autres quelques crochets pour montrer qu'il ne se désintéresse pas de l'action. Il est visible qu'il veut comprendre le jeu désordonné de son rival.

Celui-ci se précipite en catapulte, les deux poings en avant — tant mieux s'ils arrivent à destination — et vient en corps à corps. Là, il tient exagérément, peu lui importe. Si l'arbitre le rappelle à l'ordre, il sera toujours temps de modifier la méthode ou d'agir moins visiblement. Se souvenant que les coups derrière la nuque furent les facteurs principaux de la victoire de Dempsey, Cook emploie la même attaque. Mais il n'a pas la manière, sans doute, car le Français ne semble pas incommodé.

La seconde reprise n'apporte pas de chan-

gement notable. Le jeu désordonné de l'Australien, sa fougue réellement remarquable en face du champion du monde des poids mi-lourds font que certains s'imaginent que Carpentier éprouve de la difficulté à refouler cette avalanche. Les partisans de Cook applaudissent avec frénésie, poussent des hurrahs d'encouragement. Mais toujours le poing implacable du Français vient ponctuer définitivement les fins de phrases de l'adversaire. C'est vite, sec, dur, net. L'arbitre intervient souvent pour détacher l'Australien qui s'accroche à son rival, tel un homme peu sûr de ses pas à un réverbère.

Au début de la troisième reprise, Cook s'élance encore avec la même furie, continuant ses coups sourds et imprécis qui cherchent le corps de Carpentier sans jamais savoir où ils l'atteindront. C'est la quantité dans l'espoir que la qualité hypothétique surgira peut-être dans le tas. Mais le Français a pris la mesure de son antagoniste. Il juge que l'affaire a assez duré. Il songe au dénigrement dont il sera l'objet s'il n'accélère pas. Il faut qu'il gagne vite, sans quoi on le déclarera déchu. Et il commence à mener la danse. Un terrible crochet du droit, un « une, deux » parfaits ébranlent l'Australien qui sent passer le frisson du commencement de la fin. Il est en difficulté. Ses seconds se précipitent vers lui, lorsque le gong retentit. Leurs soins ne suffisent pas à le remettre au point.

Dès la quatrième reprise, Carpentier prend l'offensive. Les corps à corps deviennent moins

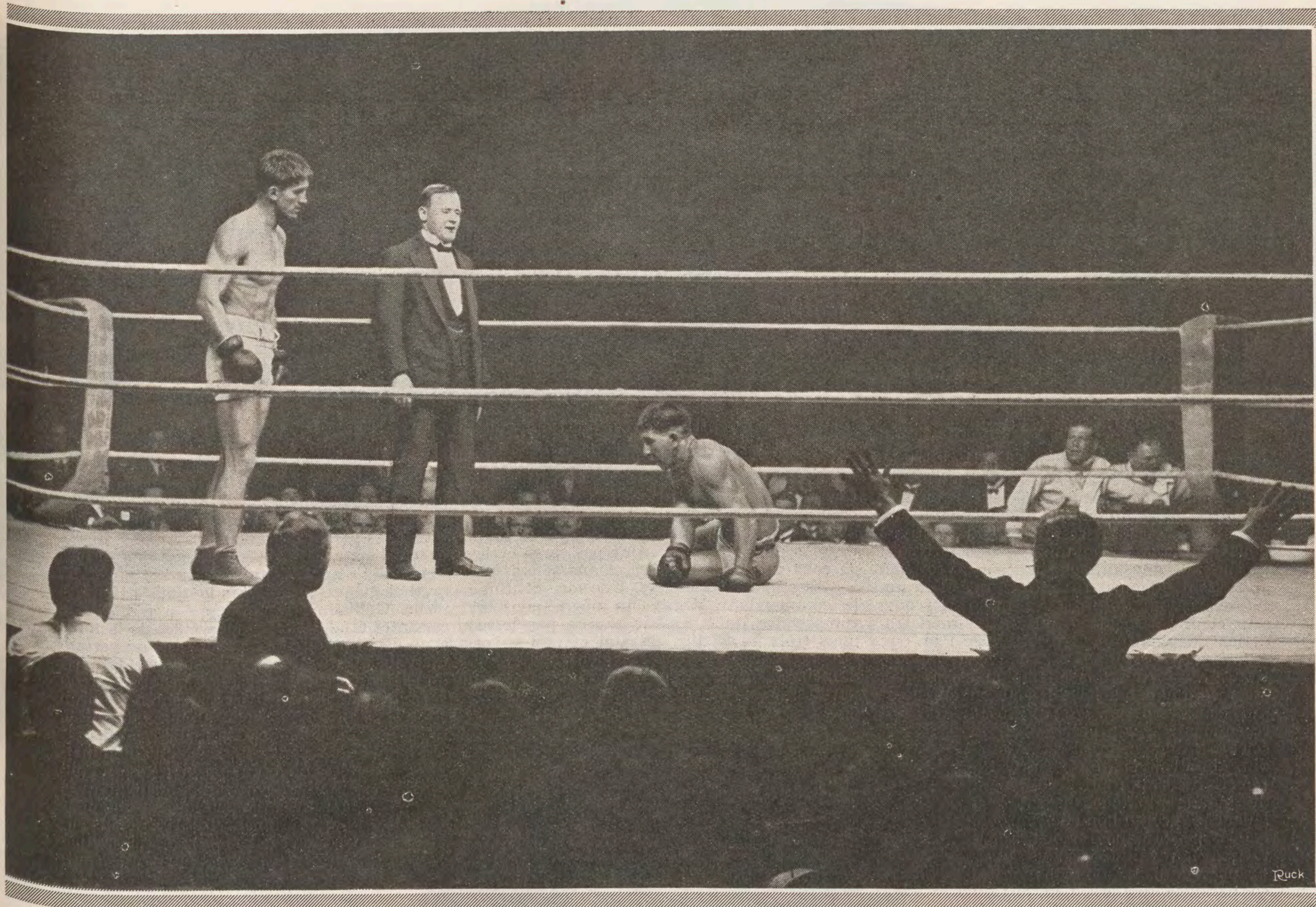
fréquents. Cook tente encore d'attaquer, mais mollement. Il est évident qu'il ne peut plus que durer. Le Français ne lui en laisse pas le loisir. D'un foudroyant crochet du gauche à la mâchoire, il expédie au sol son adversaire qu'il cueille au passage d'un droit au menton, arrivant au moment où Cook, fléchi, n'a pas encore touché terre avec les genoux. Le knock-out est magnifique, mais que dire de l'endurance de l'Australien qui, malgré cette double atteinte, qui ne pardonne pas généralement, se relève aussitôt après que l'arbitre a crié le « out » fatal ? Il titube, il flageolle, c'est vrai, mais combien d'hommes sont restés inanimés pendant de longues minutes après avoir encaissé ce doublé légendaire.

Le match avait duré 13 minutes.

Aussitôt après, c'est l'ovation à laquelle le public anglais a habitué Carpentier depuis sa victoire sur Young Josephs, lors de son premier championnat d'Europe, en 1911. Et notre boxeur va serrer la main de son courageux et digne adversaire, tandis que le manager de Cook félicite très sportivement le vainqueur.

Tel fut le match nous prouvant que nous pouvons enregistrer encore de belles victoires à l'actif de notre champion qui vient d'avoir 28 ans.

Il doit rencontrer Kid Lewis qui, malgré son poids léger, n'a pas hésité à lancer un défi qui nous promet un combat plein de science et de finesse. Il retournera ensuite en Amérique où il doit être opposé à Tom Gibbons. On parle d'une revanche avec Jack



GEORGE COOK KNOCK OUT

C'est après 13 minutes de combat que le champion poids lourd d'Australie, George Cook, fut mis knock-out par le champion du monde des poids mi-lourds. Cook se releva aussitôt après la dixième seconde, mais il titubait sur ses jambes, l'attaque reçue ne pardonnait pas. Il fit preuve d'une magnifique énergie et d'une rare endurance en face de son adversaire.

Dempsey, mais je crois qu'il serait de bonne politique de la refuser. Il est rare qu'un champion battu décisivement par un autre puisse reprendre l'avantage. Des facteurs moraux trop importants entrent en jeu.

On voit que Carpentier a encore du travail devant lui, sans compter son match avec le public français qui en avait fait son idole et qui commence à ne plus éprouver les mêmes sentiments sympathiques à son égard.

LES RAISONS D'UN REVIREMENT

Et là, j'aborde l'autre histoire dont je parlais plus haut. Je m'adresserai directement à Georges Carpentier. L'amitié que je lui porte, depuis 15 ans que je le connais, prouve mon impartialité dans le débat. La démarche que j'entreprends auprès de lui n'a d'autre but que de lui indiquer les moyens de conserver sa popularité et de lui montrer les fautes vénielles qui pourraient l'en priver, si elles se reproduisaient avec trop de fréquence.

La presse française n'a pas été très bienveillante pour notre champion. Certains se manifestèrent méchants avec cette satisfaction sadique de vandales brisant une idole, d'autres se contentèrent de faire quelques réserves, cachant leur mécontentement. Il est certain que lorsqu'on se rappelle le retour de Carpentier après son match avec Dempsey, on est forcé de reconnaître qu'il y a un revirement dans l'opinion. Ce jour-là, plus de 20.000 personnes envahissaient la gare Saint-Lazare et ses abords

pour acclamer le vaincu. Qu'eût-ce été s'il avait gagné ? Et je puis avouer que le champion se demandait anxieusement s'il y aurait du monde à son arrivée. Je fis le voyage avec lui et plusieurs fois il me posa la question qui lui tenait au cœur : « Crois-tu que l'on m'attendra ? » On comprend l'importance légitime que Carpentier attachait à cet hommage. Or, comment se fait-il qu'à son retour de Londres — et la foule était beaucoup moins considérable — notre gloire nationale se soit pour ainsi dire dérobée aux acclamations populaires. Ce sont là des atteintes que le public n'oublie pas, même s'il les pardonne temporairement. Voilà l'une des fautes qui ont nui en ces derniers temps à la célébrité de notre pugiliste.

En réalité, Carpentier n'est pas personnellement coupable. Ce sont ses conseillers — qui sont les payés — sur qui pèsent toute les responsabilités.

Déjà la réclame grotesque et intéressée faite en son nom à lui, qui n'y pouvait mais..., pour des casseroles en aluminium, avait produit un effet fâcheux. Ensuite, il y eut la publication de ses mémoires, œuvre — si j'ose dire — lugubrement puérile et infiniment fâcheuse. Ne le faisait-on pas commencer par un lyrique rappel du passé avec un chœur de jeunes femmes l'acclamant sous ses fenêtres, lui jetant des bouquets et lui adressant des baisers, ce qui, entre parenthèses, devait faire un plaisir relatif à Mme Carpentier ? Ceux qui connaissent notre as du poing savent qu'ils seraient incapables

de d'écrire de semblables balourdises même si elles étaient vraies. Plus loin, dans le récit de sa jeunesse, l'auteur de ses mémoires faisait jouer un assez vilain rôle à Descamps et à Carpentier, allant dans les campagnes donner des séances d'hypnotisme, au cours desquelles ils trompaient le public. J'ai, jadis, travaillé à l'ouvrage de Carpentier « *Comment je suis devenu champion d'Europe*. » Ni lui, ni Descamps ne m'avaient soufflé mot de ces anecdotes : je préférerais le récit qu'ils me firent. Et si ce qui fut conté depuis est exact, je les félicite de leur discrétion de jadis. La victime dans toutes ces erreurs de goût est, hélas ! Carpentier.

En outre, on lui reproche d'avoir un peu délaissé le public parisien qui fut pourtant si bon pour lui à l'époque des débuts et des déboires. Etant donnée la fortune qu'il a gagnée avec ses poings, on aurait trouvé élégant le geste du jeune Français disputant un combat dans la capitale au bénéfice d'une œuvre de guerre. Charlot qui est Américain a bien eu cette initiative ! On ne demandait pas à Carpentier de prendre un adversaire terrible, mais un homme qui l'aurait cependant obligé à nous montrer son jeu autrement que dans des exhibitions, véritables parodies de cirque.

Et ces exhibitions n'auraient-elles pas dû être données à titre gracieux chaque fois qu'elles pouvaient collaborer au succès d'une réunion de bienfaisance ? Elles coûtaient si peu au champion et elles auraient fait tant de plaisir à l'assistance. Mais Georges Carpentier, toujours mal conseillé, ne sut pas retenir la

popularité dont il connut les douceurs d'une façon inconnue jusqu'alors dans le sport.

Il ne doit pas oublier ses devoirs envers le public : qu'il juge d'après son bon cœur, d'après son cerveau, et qu'il ne suive pas les conseils plus ou moins intéressés de ceux qui seront les premiers à l'abandonner le jour où la fortune le trouvera trop vieux pour elle !

Ce jour-là arrivera sûrement, mais notre champion peut le reculer par son attitude. La gloire est difficile à atteindre, elle est encore plus dure à conserver. Que Carpentier songe à la tristesse qu'il éprouvera, lui, le favori du succès, lorsqu'il assistera à une réunion de boxe plus tard où nul ne s'occupera de lui et qu'en outre, le Carpentier de l'époque sera fêté

et acclamé à son tour. Les femmes n'aiment pas se voir vieillir mais les champions éprouvent le même serrement de cœur lorsqu'ils se sentent oubliés. Carpentier peut encore rallier à lui tous ceux qui l'admirent. Un peu de doigté y suffira, mais que notre grand boxeur existe par lui-même.

Jacques MORTANE.

SAUTS EXTRAORDINAIRES ET SAUTEURS CÉLÈBRES

Par Pierre PELLETIER

L'HISTOIRE DU SPORT REMONTE, PEUT-ON ÉCRIRE, À LA CRÉATION DE L'HOMME, ET IL EST PARFOIS TRÈS INSTRUCTIF DE LA PARCOURIR, MALGRÉ LES LACUNES QU'ELLE COMPORTE, CAR IL EST BIEN ÉVIDENT QUE PERSONNE NE PEUT AVOIR LA PRÉTENTION DE DIRE QU'IL LA CONNAÎT VRAIMENT. NOUS ÉTUDIERONS, DANS CE NUMÉRO, DIVERS SAUTS DE L'ANTIQUITÉ ET QUELQUES PERFORMANCES BIZARRES.

LES SAUTS CONTROLÉS

Il suffit de consulter un annuaire d'athlétisme quelque peu récent pour connaître les limites atteintes officiellement dans les diverses spécialités de concours. Cette statistique est du reste très instructive : nous y apprenons notamment que le record du monde de saut en hauteur avec élan appartient, depuis 1914, à un Américain, Eddie Beeson, qui passa 2 m. 0144 ; que, sans élan, L. Goehring, un autre Américain, détient, depuis 1913, le record avec 1 m. 67 ; qu'un autre athlète du nouveau monde, R. C. Ewry, dix fois champion olympique, est recordman officiel du saut en longueur, sans élan, avec 3 m. 476 ; que, tout récemment, le 23 juillet 1921, le célèbre athlète nègre E. O. Gourdin, de l'Université de Harvard, réussit à s'approprier le record du monde amateur du saut en longueur avec un bond de 7 m. 696.

Ces performances nous apparaissent fantastiques à nous autres Français qui ne pouvons mettre en parallèle que les 1 m. 895 du stadiste Lewden, les 1 m. 53 de notre athlète complet Géo André, les 3 m. 31 du Parisien Jardin et les 7 m. 07 du Bordelais Puncet. Plus que n'importe quel discours, elles montrent la grosse supériorité des Américains sur nos hommes.

CHEZ LES NÈGRES

Pourtant, aussi sensationnelles qu'apparaissent les performances des meilleurs hommes d'Outre-Atlantique, elles ne constituent point le maximum que l'on puisse demander à la machine humaine. Avec l'aide d'artifices, on a déjà fait beaucoup mieux et les exploits ainsi réussis sont à signaler au point de vue documentaire, pittoresque aussi.

L'exploit de Beeson ne serait qu'à peine honnête, si nous en croyons diverses informations relatant des sauts réalisés par les indigènes de la tribu nègre des « Watussis » (tribu de l'ancienne possession allemande de l'Est-Africain). D'après un rapport du commandant Wiese, qui accompagna le duc de Mecklembourg au cours d'une expédition dans cette contrée, les « Watussis » sont des sportifs, et dans chaque village existent des terrains de sport. Ces stades n'ont rien de moderne, cela se conçoit, mais tous les jeunes enfants et les adolescents de la tribu y apprennent à courir, à sauter, à lancer le javelot.

« Sur un étroit terrain plat, entre deux huttes, écrit le commandant Wiese, les indigènes ont dressé un sautoir rustique fait de deux poteaux terminés en fourche et supportant un long bâton qui tient lieu de barre.

Le point de réception est recouvert de feuilles mortes pour amortir la chute et, parfois, un petit tremplin de terre battue est disposé en avant de l'obstacle. Les « Watussis », tous de grands gaillards — la taille moyenne oscille entre 2 mètres et 2 m. 25 — franchissent avec élan une moyenne de 2 m. 45 ; les sauts de plus de 2 m. 50 ne sont pas rares et les garçons de quatorze à seize ans réussissent à passer jusqu'à 2 mètres. Une fois, continue le commandant Wiese, un nègre nous fit comprendre qu'il voulait sauter par-dessus nous trois — le duc, un ami et moi — et, sans attendre notre consentement, l'indigène, d'un bond, était de l'autre côté ayant passé par-dessus nos têtes. Dans la tribu, les



LE SAUT DE LEANDER

Ce saut, qui n'est pas admis dans les tentatives de record, est le saut à la chien qu'exécutait l'Américain Leander.

jeunes gens sont également exercés au lancer du javelot. Ceux-ci ont jusqu'à 1 m. 30 de long et sont de la grosseur du doigt ; la moyenne des bons lanceurs voisine autour de 300 mètres. Naturellement ces sauts et ces lancers sont faits en dehors de toute règle sportive.

Tout cela nous apparaît si extraordinaire qu'il est probable, sinon certain, que le commandant Wiese exagère. On sait, en effet, qu'un nègre qui, sans technique, passe 1 m. 70, nous apparaît déjà comme extraordinaire. Ou alors les « Watussis » doivent se servir de procédés acrobatiques, comme le saut en plongeant ou le saut avec poids.

EN GRÈCE ANTIQUE

Les documents que nous possédons sur les sports et les jeux dans l'antiquité sont également très instructifs, quoi qu'il ne soit guère possible de déterminer exactement les limites atteintes par les grands champions de la Grèce d'avant Jésus-Christ ; certains de ces « super-as » appartiennent du reste plus à la mythologie et à la légende qu'à l'Histoire réelle. Guillaume Depping, qui a fait d'intéressantes études sur les merveilles de la force et de l'agilité, cite, chez les Grecs, un certain Phayllus, de Crotone, qui, suivant Tzetzes, franchissait en sautant un espace de 54 ou 56 pieds. Cela devait représenter environ 14 mètres, mais il n'a jamais été possible de définir s'il s'agissait d'un saut simple avec l'aide d'haltères ou d'un bâton (exercice qui aurait une certaine analogie avec le saut à la perche en longueur que pratiquent les Américains encore actuellement) ou si la distance représentait un triple saut, comme paraît le croire Pierre de Coubertin. Quoi qu'il en soit, il est certain que les anciens se servaient d'haltères et de bâtons : tous les livres sont d'accord sur ce sujet et les fresques trouvées sur les vases ou les pierres antiques le prouvent surabondamment.

« Les athlètes qui devaient disputer le prix du saut, écrit Depping en 1878, étaient nus et plus que tous les autres devaient être frottés d'huile, la souplesse des muscles étant la condition indispensable de ce genre d'exercice. Le seul objet étranger qu'ils portaient sur eux étaient des masses de plomb qu'on appelait des *haltères* et que l'athlète tenait dans chaque main. »

Ces ustensiles varièrent de forme suivant les âges.

Sur les monuments anciens, on en voit qui sont percés d'une ouverture assez grande pour y passer la main, tandis que d'autres sont munis d'une espèce de poignée. Mais si la forme changea, l'usage en fut toujours le même : les haltères communiquaient au sauteur plus d'élan et plus d'énergie et lui servaient de contrepoids quand il retombait à terre.

Le saut s'effectuait de différentes manières : en hauteur, en largeur et en profondeur.

AU SIÈCLE DERNIER

Le colonel Amorós, chargé par décret de l'éducation physique en France vers 1830, notait cette année-là, dans son *Manuel d'Éducation physique, gymnastique et morale*, qu'un Anglais avait sauté le fossé du jardin de Mousseau qui mesure 30 pieds (environ 0 m. 15), tandis qu'à cette époque, en Espagne,



Le saut en hauteur.

LE SAUT DANS L'ANTIQUITÉ

Le saut avec haltères.

Le saut à l'aide d'un bâton.

un jeune homme de treize ans sautait 18 pieds, soit 5 m. 50.

Mais le sauteur le plus extraordinaire de cette époque serait un Yorkais nommé Ireland qui, en 1799, n'avait que dix-huit ans. Il mesurait 6 pieds de haut, d'après M. Joseph Strutt, et était d'une force et d'une agilité extraordinaires; il sautait par-dessus neuf chevaux rangés côte à côte et par-dessus l'homme qui montait le cheval du milieu. A 14 pieds du sol (plus de 4 mètres!) on lui tendait une barre qu'il franchissait sans la faire tomber; dans un élan furibond, il crevait d'un coup de pied, une vessie pendue à 16 pieds du sol; une autre fois il franchissait une lourde voiture couverte « sans recourir aux culbutes d'usage » (!).

Les Orientaux furent également de tous temps renommés pour être des sauteurs extraordinaires. Le colonel anglais Ironside qui, au début du XIX^e siècle, fit un séjour assez long dans l'Inde, avait rencontré, dans ses pérégrinations, un vieillard à barbe blanche qui franchissait d'un saut, le dos d'un éléphant flanqué de cinq ou six chameaux.

Quelle est la part de vérité de tous ces récits d'autrefois? Il est certain que la légende y entre pour beaucoup mais, plus près de nous, des performances régulièrement enregistrées ne sont pas moins intéressantes à noter.

SAUTS ACROBATIQUES

Toujours à propos de sauts acrobatiques il faut ainsi signaler les résultats obtenus par l'Anglais John Darby, de Dudley, profes-

sionnel du music-hall, qui réussit à atteindre tout près de 2 mètres en hauteur sans élan.

Le 6 novembre 1891, Darby sauta 1 m. 904. Il convient de dire que cet exploit fut accompli à l'aide de petits haltères de 5 livres que le sauteur renvoyait brusquement en arrière à mi-bond, ce qui lui donnait un nouvel élan propulsif vers le haut: vers l'avant dans les sauts en longueur. Trois mois plus tard, le 5 février 1892, le même Darby, à Wolverhampton, franchissait la barre à 1 m. 968, sans poids, mais après deux sautilllements à pieds joints. Pendant l'été de la même année, le 13 juin, il réussissait, sur le terrain de cricket de Church, à atteindre 1 m. 8288, sans élan, tout en ayant les deux chevilles attachées. Darby n'était pas seulement un spécialiste des bonds en hauteur; il détient encore le record professionnel du saut en longueur sans élan avec 4 m. 4958, performance réussie le 19 septembre 1890, à Liverpool, à l'aide de poids. Sans l'aide d'aucun artifice, Darby franchit un jour 3 m. 695.

Le professionnel J. Howard réussit le 8 mai 1854, à Chester, un bond de 29 pieds 7 pouces, soit 9 m. 014, en longueur avec élan à l'aide de petits haltères de 5 livres, tandis que R. H. Baker, le 14 juillet 1900, sur le terrain de Headingley (Angleterre), franchit, avec poids, 2 m. 0574 en hauteur avec élan.

D'autres exploits, assez pittoresques, méritent également d'être signalés dans cette rapide étude, tel ce record du coup de pied en hauteur avec élan qui détient l'Américain R. P. Williams, un émule d'Ireland, avec

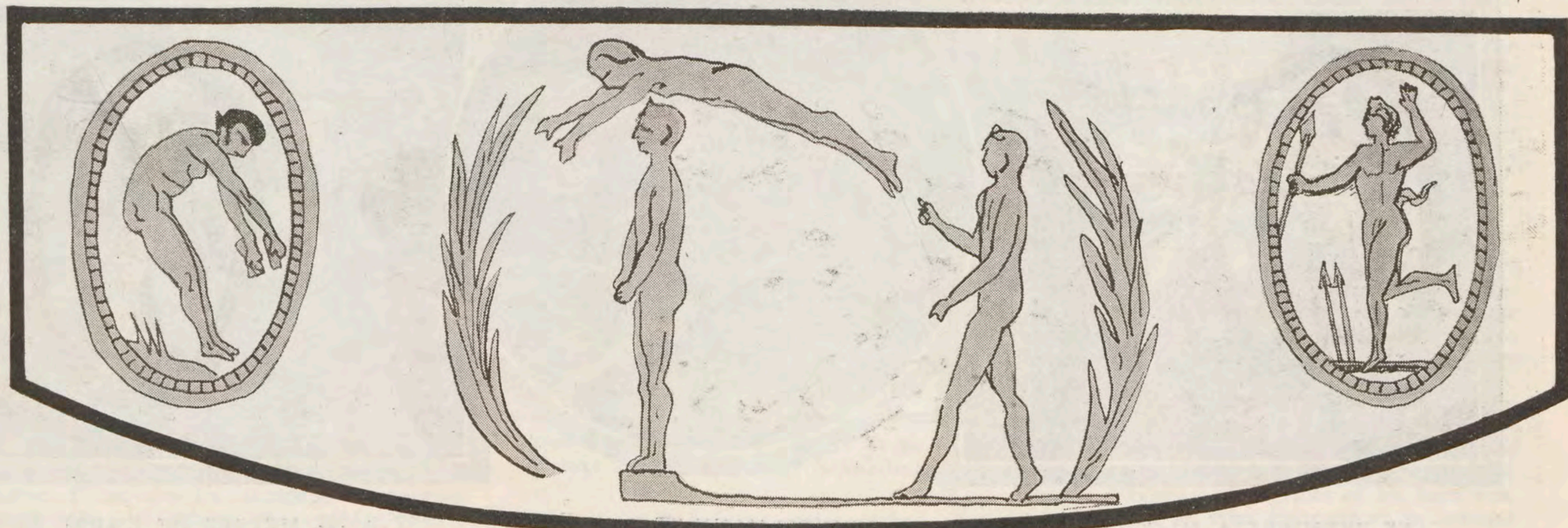
3 m. 1242, exploit réussi à New-London (Connecticut), en 1905, tel ce saut en hauteur en plongeant de 2 m. 6055 par Ch. Steward réussi à San-Francisco, le 19 septembre 1893; tel ce saut en hauteur avec tremplin de 2 m. 3177 effectué le 13 mars 1901, à Bridge Port, par David Lane; tel encore ce saut en longueur sans élan en plongeant de 4 m. 4604, par Louis Kilian, réussi à Orange (New-Jersey).

On se souvient certainement d'avoir vu à Paris, il n'y a pas longtemps encore, alors qu'il avait dépassé la quarantaine, le sauteur John Higgins, qui s'intitulait champion du monde et dont les exercices de saut au music-hall étaient réellement extraordinaires et déconcertants.

CONCLUSIONS

Tous ces exploits n'ont du reste qu'une valeur documentaire et il est certain que sans les déclarer fausses on peut mettre en doute la régularité des performances car, lorsqu'ils se sont trouvés sur un terrain de sport et obligés de se plier aux règles en vigueur — règles très sévères on le sait — ces professionnels, plus acrobates qu'athlètes, n'ont rien pu réussir de fantastique. Leur technique, habituée aux planches du music-hall, fut complètement brouillée devant les sautoirs réguliers des stades de plein air, comme l'est la valeur des pédestriens d'outre-Atlantique, qui brillent l'hiver sur les pistes de tan, mais ne sont souvent que des comparses médiocres lors des réunions de la belle saison.

Pierre PELLETIER.



Le saut avec haltères au-dessus de pointes.

Le saut exécuté au-dessus d'un homme debout. (Reproductions de vases antiques.)

Le saut exécuté par dessus des javelots.



LE DÉPART DU CROSS DE L'AUTO A BAGATELLE

Epreuve de propagande, le cross populaire de l'Auto, couru le 1^{er} janvier, avait réuni un nombre imposant d'engagements. Près de mille coureurs prirent le départ de la pelouse de Bagatelle. Le parcours, qui mesurait 8 kil. 500 environ, était jalonné par de nombreux cyclistes qui, trop souvent, gênèrent les concurrents, les empêchant de fournir leur effort.

COMMENT COURIR LE CROSS-COUNTRY

Par Alfred A. SHRUBB

LE CROSS-COUNTRY NE DOIT PAS SE COURIR COMME LES COURSES SUR PISTE. LES ATHLÈTES IGNORENT TROP SOUVENT CE PRINCIPE ESSENTIEL. UN MAÎTRE EN LA MATIÈRE, ALFRED A. SHRUBB, LE BOUIN DE L'ANGLETERRE, LEUR DONNE DES CONSEILS S'AJOUTANT A CEUX DE NOTRE NUMÉRO DE NOËL.

DE toutes les branches du pédestrianisme, et je crois les avoir toutes plus ou moins (plutôt plus que moins) pratiquées, je prétends que la plus agréable, la plus salubre est certainement le cross-country.

Lorsque vous courez sur piste, vous êtes bien obligé de trouver au bout de peu de temps que c'est toujours trop la même chose : vous tournez sans cesse, retrouvant à chaque tour la même ornière, la même foulée, le même virage. Cela devient d'une monotonie déconcertante au bout de peu de temps.

Encore, s'il y a lutte, vous vous intéressez à la course, vous cherchez à vous débarrasser de vos adversaires, vous tâchez de trouver leur point faible, vous vous efforcez, par un démarrage subtil autant que subtil, de voir si vous allez provoquer chez eux la défaillance ou s'ils vont répondre à vos efforts. S'ils parviennent non seulement à recoller, mais encore à vous déborder, vous devez recourir à toute votre énergie pour ne pas vous laisser distancer : le terrain perdu n'est jamais facile à reprendre. Et lorsque la course devient aussi palpitante que vous soyez

sur une piste ou à travers la campagne, vous n'avez pas le temps de vous extasier sur les beautés, de vous lamenter sur l'uniformité du paysage, d'observer la largeur des cha-peaux des spectatrices ou d'écouter les encouragements de ceux qui, sans jamais avoir pris part à une course pédestre, trouvent très sportif de vous crier des conseils.

Voilà pour les épreuves chaudement disputées. Mais que dire des promenades de santé qui durent pendant près d'une heure et où vous vous contentez d'attendre une seule chose : la fin de la course !

Vous galopez par-dessus le lot, vous n'êtes inquiet à aucun instant et pourtant vous êtes obligé de rester là. Vous ne pouvez pas vous imaginer l'ennui que vous éprouvez dans ces circonstances ! Vous piétinez sans cesse, cherchant à triompher du spleen en pensant à tout autre chose qu'à ce que vous faites. Mais à quoi voulez-vous songer lorsque vous êtes abruti par ce train invariable, ce spectacle

toujours le même que vous retrouvez à chaque tour devant vos yeux ?

Et lorsqu'il s'agit d'une course de 42 kilomètres, comme celles de Marathon, je vous laisse à penser si les facultés intellectuelles d'un homme peuvent se donner libre cours pendant ces presque trois heures de travail physique intensif.

L'ATTRAIT DU CROSS-COUNTRY

C'est pourquoi j'ai toujours préféré le cross-country. Par n'importe quel temps, sur n'importe quel terrain, j'aime mieux, et de beaucoup, ce genre d'épreuve. Les sentiers et les routes peuvent finir par devenir sans attrait, mais ils présentent toujours un intérêt plus vif que la piste. Là où il devient particulièrement agréable de courir, c'est dans la saine campagne. Nos poumons aspirent l'air pur, votre regard est amusé par les multiples décors présentés par les prairies et les champs. Vous êtes là chez vous, comme un écolier qui fait l'école buissonnière. On se sent heureux de vivre et, à aucun instant, vous ne pouvez vous plaindre de la monotonie du paysage.



LES PREMIERS A MI-COURSE

Manhès emmène le peloton, où l'on reconnaît Corlet, Vignaud, Beaussire. G. Heuet et Schnellmann se détachent bientôt.



SCHNELLMANN ET HEUET

Schnellmann, de la Générale, et Heuet, du Métro, en tête. Ils ne seront plus rejoints. Les voici accomplissant le tour de Longchamp.



A 100 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

Les deux leaders débouchaient ensemble sur le terrain où se jugeaient les arrivées. Schnellmann battait son adversaire de très peu.



LES PREMIERS KILOMÈTRES

La classique épreuve dont le parcours emprunte la route Versailles-Paris, s'est disputée le 8 janvier pour la 16^e fois. Deux cent cinquante concurrents prirent le départ. Dès le début, Duquesne prenait la tête. On reconnaît

Et dans la course à pied, lorsque le regard est distrait, il est bien rare que la défaillance vous guette, tant le moral a une influence bienfaisante sur le physique !

L'entraînement est presque aussi agréable que la course elle-même. Du commencement à la fin, je défie qui que ce soit de trouver un seul point de mes déclarations pouvant être réfuté. Ceux qui n'aiment pas le cross sont les coureurs sans valeur qui peinent sans cesse et qui ne doivent pas s'amuser beaucoup plus sur la piste, où ils ne peuvent sans doute pas suivre le train davantage.

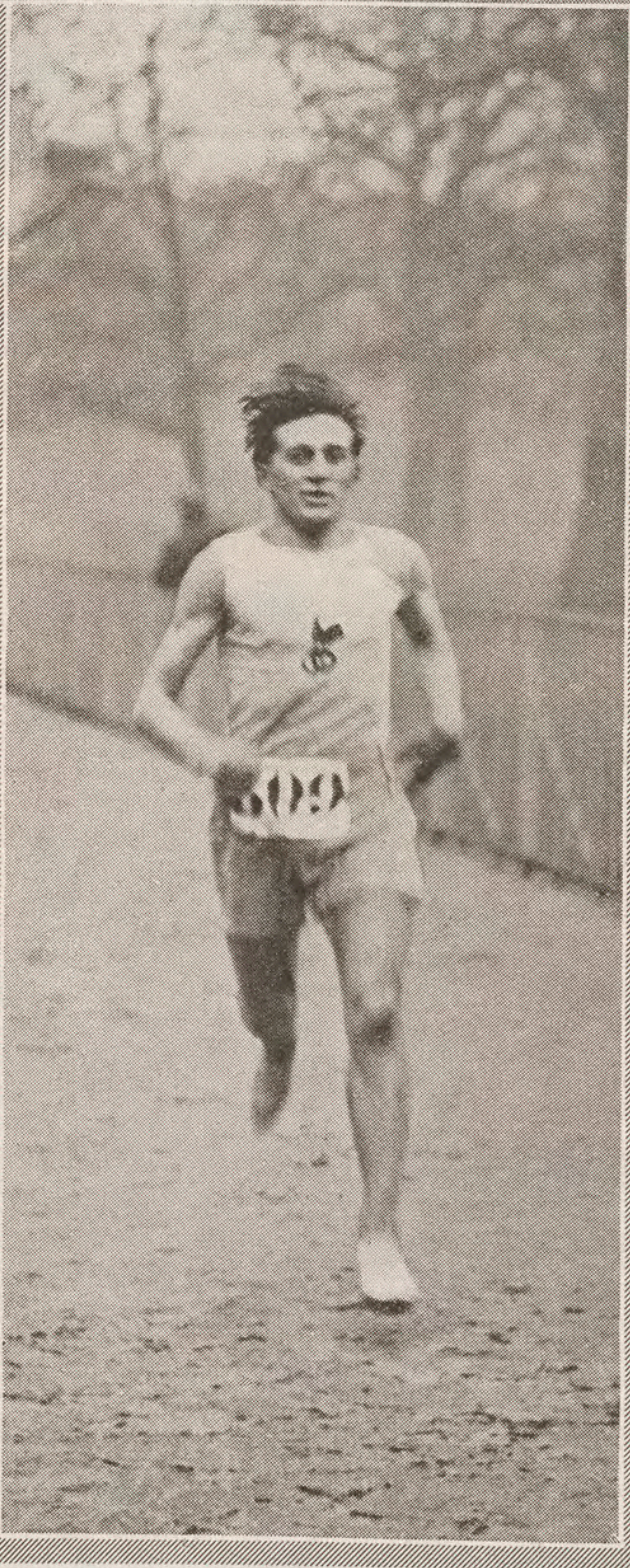
L'ENTRAÎNEMENT

L'entraînement sur piste doit naturellement être abandonné immédiatement dès qu'on commence à se consacrer au cross-country. Il faut se contenter de travailler avec le plus grand soin à travers la campagne et choisir, comme terrain, un endroit ressemblant autant que possible à celui sur lequel doit se disputer l'épreuve.

Commencez par un parcours de huit kilomètres, puis passez à un de douze et enfin de seize kilomètres. Les huit kilomètres vous les accomplirez en ligne droite, tout au moins autant que vous le pourrez. Quant aux parcours plus élevés, il faut les effectuer sur des circuits fermés. Tâchez de courir en compagnie d'autres pédestriens. Choisissez de préférence un terrain accidenté et lourd. Pour éviter la fatigue, ne vous entraînez pas plus de trois fois par semaine.

Si vous y êtes forcé, sortez tout seul à travers la campagne et habituez-vous à courir à travers les terrains les plus mous, afin d'arriver à vous en sortir avec facilité, à ne pas en être incommodé et à ne pas vous en ressentir dans votre allure. Il faut que vous parveniez, en effet, à acquérir l'habitude de couvrir le parcours dans le style le plus rapide possible.

Pour les courses telles qu'on les dispute actuellement, il est excellent de s'habituer à sprinter à travers les campagnes réputées comme très accidentées. Mais méfiez-vous : n'insistez plus lorsque votre allure est bonne, afin d'éviter le surentraînement qui ne manquerait pas de faire sentir ses conséquences néfastes.



LE VAINQUEUR DUQUESNE

En tête dès le haut de Picardie, le rouennais Duquesne s'assurait la victoire en 42 m. 50 s., battant Corlet, Denis et Schnellmann.

Ce n'est qu'en suivant cette méthode que vous arriverez à vous mettre rapidement en bonne forme.

Courir à travers les terrains labourés et des champs de terre molle sera excellent pour

DU LEMONNIER 1922

sur notre document, *de gauche à droite* : Button (223), Delafontaine (303), Gaschen (301), Vignaud (72), Berthelot (4), Borjou (203), D. Huet (353), Duquesne (309). Celui-ci se détachait bientôt et n'était plus rejoint.

vous accoutumer à avoir une allure coulante et pour vous empêcher de trébucher. En ce qui concerne la foulée, faites-en de petites d'un mètre vingt-cinq environ et, pour vous y habituer, n'accomplissez que la moitié du parcours sur lequel vous vous entraînez pour revenir sur vos pas en ayant soin de reposer vos pieds dans les sillons que vous avez laissés à l'aller. C'est là le seul procédé qui vous permettra de rendre peu à peu votre foulée facile.

Quand vous arrivez au parcours uni, vous pouvez ralentir, mais en même temps allonger vos foulées et les porter à un mètre soixante environ. Là, l'allure n'a plus autant besoin d'être régulière que sur les mauvais terrains. Mais dans les terrains labourés, si vous ne vous efforcez pas d'être absolument dans la même action, vous vous fatiguerez très rapidement.

Il est un autre point important à étudier sur la façon dont on doit courir les cross-country : accordez-vous toujours complètement avec votre plan d'entraînement et ne cherchez jamais à vous en départir le moins du monde, sans quoi tout votre travail ne servira à rien. C'est pourquoi il faut que vous portiez tous vos efforts sur la confection de votre plan, de votre emploi du temps. Insistez surtout sur les randonnées dans les mauvais terrains qui doivent spécialement attirer votre attention et sur les parcours à travers les collines.

LES OBSTACLES NATURELS

Dans les côtes, ménagez un peu votre allure, afin de conserver votre souffle ; mais, aux descentes, allez le plus vite que vous pouvez pour réparer le temps que vous aurez perdu et parce qu'il est beaucoup moins fatigant de courir en descendant une côte.

N'hésitez jamais à traverser avec audace tous les obstacles que vous pourrez trouver. Vous perdez votre temps inutilement si vous vous amusez à chercher des trouées. Si possible, « débordez » les grilles et les barrières, de préférence en vous élançant et en sautant par-dessus.

Cette méthode demande beaucoup de pratique, mais n'hésitez pas à vous y entraîner parce que, lorsque vous y aurez acquis une



L'ARRIVÉE ET LE GAGNANT DU CROSS DE L'INTRANSIGEANT

Notre confrère l'*Intransigeant* et la S. A. Montrouge avaient organisé, le 15 janvier, dans le Bois de Boulogne, un cross populaire réservé aux jeunes coureurs des classes non appelées. L'épreuve fut des plus intéressantes et permit à des "espoirs" de montrer de très bonnes qualités. Dumont, du Stade Français terminait en tête du lot des concurrents. Il couvrait les 10 kil. du parcours en 36 m. 53 s. 1/5. Dubreuil était second devant Aubry et Lafond. *A gauche* : l'arrivée de Dumont, en *médaille* : le vainqueur.

certaine adresse, vous posséderez un grand avantage sur vos adversaires.

Courez droit sur l'obstacle, placez votre pied sur la barre du milieu, poussez avec l'autre, sautez et continuez. Cette méthode n'est peut-être pas aussi rapide que celle qui consiste à franchir tous les obstacles en sautant par-dessus, mais elle est plus sûre et, en maintes occasions, permet de gagner du temps.

On ne trouve pas seulement sur sa route des haies faciles à franchir. Au point de vue hauteur, on pourrait les sauter aisément, mais le terrain peut être lourd et par conséquent vous empêcher de prendre votre élan avec aisance ; le chemin qui y conduit peut ne pas se prêter à l'élan, de l'autre côté de la barrière vous vous recevrez peut-être brutalement sur une pierre, et, partant vous vous blesserez. Le cross-country ne consiste pas à étonner les populations, à émerveiller les

spectateurs. Vous êtes là pour faire du sport, pas autre chose. Mettez tous les atouts dans votre jeu et ne cherchez pas à faire de la tautaisie hors de saison.

Donc, en ce qui concerne les obstacles, ne sautez pas imprudemment, contentez-vous de prendre votre temps sûrement, quitte à allonger l'allure ensuite pour rattraper le terrain que vous aurez peut-être perdu.

Les barrières et autres incidents de parcours peuvent soit aider, soit embarrasser celui qui saute. C'est pourquoi, pour ces raisons et pour d'autres d'ailleurs, il est préférable de s'en tenir à la théorie que j'ai soutenue plus haut.

Pour arriver à obtenir une certaine virtuosité dans l'art de franchir les obstacles, lorsque vous vous entraînez, ayez soin de trouver, dans le voisinage de vos quartiers d'entraînement, un terrain où seront réunis tous les accidents naturels possibles et imagi-

nables que vous pouvez rencontrer dans un cross. Choisissez-les le plus mauvais possible, prenez-en le plus grand nombre et accoutumez-vous à les franchir les uns après les autres avec persévérance. Au bout de peu de temps, vous arriverez à ne plus redouter le moindre obstacle.

Cependant ne croyez pas, lorsque vous serez très habile, qu'il faille franchir toutes les haies de tous les parcours en sautant. Pas du tout : quand vous serez sûr de vous, n'hésitez point ; mais si vous redoutez la moindre chose, contentez-vous de passer par-dessus tout bonnement, sans art peut-être, mais avec certitude.

Les Américains sont, règle générale, meilleurs que nous sur les haies. Aussi vous pouvez être certain que vous aurez un avantage considérable sur eux si vous parvenez à vous perfectionner dans le saut parce que nous leur sommes supérieurs au point de vue de la course à travers champs.



GUILLEMOT GAGNE LE CHALLENGE AYÇAGUER

Le challenge Ayçaguer, la classique épreuve de cross qui se dispute à Lyon, a été courue le 15 janvier, dans les plaines de Cusset et de Vaux. Guillemot, dont c'était la rentrée, a montré qu'il était toujours dangereux, en triomphant de tous ses adversaires. Schnellmann était second devant le Suisse Marthe et Duquesne, le vainqueur du Lemonnier. — De gauche à droite : Après le départ. - Guillemot a lâché ses adversaires. - Schnellmann suit Guillemot à 30 m. - Dans la plaine de Vaux.

LES POINTS DE COTÉ

Cette souffrance est, souvent ressentie par les coureurs à pied. Dans les courses ordinaires, elle est plus fréquente que dans les cross-country, où l'allure est forcément moins rapide. Cependant, si vous êtes atteint

par un point de côté ne vous laissez pas surmonter par la douleur. Continuez. Ne vous arrêtez pas. Ralentissez, courez au pas de gymnastique, marchez même s'il le faut, mais ne vous asseyez pas sur le bord du chemin, sans quoi vous ne pourrez pas reprendre

la lutte. C'est uniquement par la volonté et l'énergie que vous parviendrez à réagir et à triompher du mal. Lorsqu'il verra avec quel dédain vous le considérez, il s'en ira de lui-même.

Alfred A. SHRUBB.

FOOTBALL

APRÈS FRANCE - BELGIQUE

Par Lucien GAMBLIN

LE MORAL FRANÇAIS EST SATISFAIT, LA FRANCE A GAGNÉ. CE MATCH A MONTRÉ QUE SI NOTRE FOOTBALL N'A PAS DÉCLINÉ, NOS AMIS LES BELGES SONT LOIN D'AVOIR LA VALEUR DE CES DERNIÈRES ANNÉES.

Le match France-Belgique disputé à Colombes le 15 janvier dernier était pour une grande partie du public, stylé par les chants plus ou moins officiels du football français, attendu avec impatience. L'on se demandait si vraiment l'équipe hollandaise qui avait dominé très nettement notre team national au mois de novembre, était une grande équipe, si nos représentants étaient en déclin ou seulement hors de toute forme à ce moment.

Je crois que France-Belgique 1922 n'a pas répondu entièrement au questionnaire qu'il représentait, car notre équipe quoique victorieuse, et fort justement du reste, n'a pas démontré qu'elle était de grande classe. Seule la faiblesse extrême de la ligne d'avants belges a pu nous permettre de triompher. Mais les Hollandais sont très nettement au-dessus des deux équipes que nous vîmes évoluer au Stade Colombes. Et il est hors de doute que si les Belges présentent la même formation contre leurs voisins des Pays-Bas, ils seront copieusement battus.

LE MATCH Disputé sur un terrain glissant et à moitié gelé, le match ne fut pas au moins pendant les trois quarts des quatre-vingt-dix minutes ce que doit être une rencontre de cette importance.

Peu attrayants, les joueurs ne se livrant pas, n'essayaient aucune continuation hardie. Peu stables, ayant continuellement le souci de leur équilibre, les équipiers de chaque camp se débarrassaient rapidement de la balle, et si les Belges prirent au commencement le commandement du match, ce fut en raison de leur plus grande aptitude à manier le ballon ; ceci était flagrant quant à la réception de la balle.

Pourtant, petit à petit, le jeu devint plus vif, mais plutôt à cause des prouesses individuelles de quelques virtuoses de chaque camp que de l'ensemble de l'une ou l'autre équipe.

Le manque d'animation de cette partie frappa le public qui devient peu à peu connaisseur et se montra incommode par le jeu passif

qu'on lui donnait en spectacle. Même pendant la première mi-temps, il manifesta quelque peu son mécontentement.

Au début, les Belges attaquaient et nous avions l'impression que nous allions être dominés, mais notre défense se comporta suffisamment bien pour que le score restât vierge. Puis nos avants esquissèrent quelques attaques assez rapides venant par les ailiers. Pourtant les Belges marquèrent par suite d'une faute de notre demi-gauche, qui vint gêner son camarade du centre et l'arrière qui se trouvait derrière lui.

Après la mi-temps, nos représentants, dont il faut louer le beau moral, attaquèrent plus vivement et pressèrent fortement la défense de Debie et Swartenbroeck. Leurs efforts furent récompensés, ils marquèrent un but, contesté par les Belges pour hors jeu de Darques ; l'arbitre accorda le goal prétextant que le ballon avait touché le pied d'un défenseur adverse avant d'arriver à Darques, ce qui remettait celui-ci en jeu.

Encouragés par ce succès nos joueurs redoublèrent d'efforts et, entrevoyant la possibilité de la victoire, menacèrent fréquemment les buts adverses. Les arrières belges se dégageaient de temps à autre et inlassablement ils lançaient leurs avants, mais ceux-ci médiocres au milieu du terrain étaient franchement mauvais et même inexistant dans la surface du goal.

Nos demis purent, de ce fait, résister et enfin participer quelque peu à l'attaque. Sur une offensive française, Dewaquez bien lancé évita demi et arrière opposés et marqua un bien joli but. Les Belges jouèrent alors leur va-tout, Vandeveld passa avant centre, Swartenbroeck poussa de toute sa volonté tout ce qui se trouvait devant lui, mais vraiment les avants belges étaient trop mauvais pour seulement arracher le match nul. Juste avant le coup de sifflet final il sembla pourtant qu'ils allaient marquer, mais Baumann arrêta durement Vandeveld et celui-ci assez sérieusement blessé resta étendu sur le terrain.

L'arbitre siffla la fin, nous l'avions échappé belle !



UNE ATTAQUE BRISÉE

Dans le match France-Belgique de football, ce fut Dewaquez, ailier droit français, qui fut le meilleur avant sur le terrain. Il a passé Verbeck, qui revient, mais Hanse intercepte le centre de Dewaquez. De gauche à droite, Verbeck, Dewaquez, l'arbitre et Hanse.



SUR LES BUTS FRANÇAIS

Les avants belges très mauvais près des buts ont manqué quelques belles occasions de marquer. Ici Mush, joueur belge de grande réputation, va laisser passer un centre de son ailier gauche.

Le résultat quoique acquis par deux buts à un, c'est-à-dire de justesse, fut cependant pleinement mérité par l'équipe française, qui le 15 janvier, était de par son attaque, supérieure à son adversaire.

LE JEU Ne jugeant une partie de football que d'après le résultat obtenu, la majorité de notre public, tant soit peu chauvin, se déclare satisfait du match fourni par notre équipe nationale.

Pourtant il faut reconnaître que le jeu fut d'une classe moyenne et même pendant la première mi-temps franchement mauvais. S'il est vrai qu'il commence à se créer un football latin, il n'en est pas moins vrai que la tactique de ce football est encore bien enfantine et je ne comprends pas que l'on qualifie de tactique des efforts spasmodiques tels que ceux que nous vîmes à Colombes le 15 janvier. L'envolée rapide, décidée de nos ailiers, semble exclusivement être le mode offensif de nos attaquants. Je voudrais que cette façon de faire soit un peu plus généralisée par l'équipe, que tous les joueurs comprennent et agissent comme si un seul cerveau commandait cette tactique, et je crois que nous y parviendrions facilement si la technique de nos



L'INTERCEPTION DU DEMI

Les demis belges furent très à l'ouvrage et vers la fin du match souvent débordés. Ici, Carremans vient d'arrêter par un coup de tête une offensive française.

24



DEMIS ET AVANTS

Nicolas qui fut le distributeur intelligent que l'on connaît cherche à passer à Darques que Hanse

UNE CURIEUSE

L'attaque française presse la défense belge. Nicolas charge, mais Debie surgit et va dégager au poing. La photographie semble indiquer



AUX PRISES

surveillance. Mais Carremans fait dévier la balle qui sera reprise par Michel venu au secours de ses demis.

PHOTOGRAPHIE

que le joueur bruxellois a éloigné la balle par un coup de tête. De gauche à droite, Swartenbroeck, Nicolas, Debie, Accard, Carremans.



UNE BALLE DISPUTÉE

Une attitude caractéristique de Dewaquez. Possédant une détente remarquable, il s'assure fréquemment l'avantage sur la balle à reprendre à la tête. Il fut un des meilleurs sur le terrain.

équipers était plus savante. Car, à côté des joueurs « artistes » tels que Nicolas, Dewaquez et Dubly qui réellement savent manier la balle, la contrôler et la capter d'une façon presque parfaite, combien de gaucheries à l'actif de leurs camarades ? Et cette incapacité technique du joueur français fait souvent que des phases de jeu admirables par leur vitesse et la promptitude de leur conception sont anéanties par une maladresse de l'un des exécutants.

Avec notre façon d'attaquer, si nous possédions l'adresse des joueurs anglais, tchèques et même suisses, nous serions imbattables.

Les Belges, plus sûrs sur la balle, surtout au milieu du terrain, nous décurent quant à leur façon de jouer ensemble ; quelle lenteur d'exécution ! Toutes leurs conceptions peuvent être devinées et le manque d'imprévu de leur tactique fait que leur jeu est bien peu attrayant.

Au contraire de l'équipe française, ce sont les lignes arrières qui comprennent le mieux ce qu'il convient de faire et le 15 janvier les mouvements les plus dangereux pour nous vinrent de Swartenbroeck, arrière droit. Ceci est remarquable et mérite l'attention de nos joueurs de défense.



LA COLLABORATION DES DEMIS ET DES ARRIÈRES

Hugues toujours aussi tenace a grandement aidé la défense française. Ci-dessus, il va dégager son camp menacé. De g. à dr., Gravelines, Vanco, Dogaer, Hugues.

25

LES JOUEURS Ceux qui se distinguèrent chez nous et ont acquis la victoire furent nos avants et Vanco.

Nos demis, passables tout au plus, ne purent se maintenir que grâce à la faiblesse extrême des avants effarés.

Dubly qui possède une grande valeur n'a pas assez le souci du jeu d'équipe et fréquemment pousse trop loin son action personnelle, de plus il shoote trop souvent au but, au lieu de centrer.

Darques fit une bonne partie, son jeu est sobre et suffisamment précis et il montra un courage et un entrain dignes de tous les éloges.

Nicolas, toujours le grand joueur que nous connaissons, fut handicapé par son genou gauche, mais son intelligence du jeu, sa conception rapide et son adresse sur la balle firent qu'il fut un des meilleurs joueurs sur le terrain.

Accard est un bon équipier, mais il ne vaut ni Boyer ni Bard, et il reste un remplaçant de ces deux joueurs, car il n'a pas encore atteint leur valeur.

Dewaquez, lui, fut sans conteste le meilleur avant sur le terrain. Rapide, ardent et décidé, il possède un sens inné de l'offensive brusquée qui fait de lui un très dangereux attaquant.

Dans notre ligne de demis, Hugues, qui fut de loin le meilleur, nous a montré qu'il possède toujours de solides qualités ; actif, tenace et excellent dans la défensive, il peut garder sa place dans le team national.

Gravelines, au centre, fit de son mieux pour porter un fardeau trop lourd à ses épaules, mais il manque de mobilité pour tenir un poste aussi absorbant.

Courquin fut passable, trop raide, trop impulsif ; il ne joue que par à-coups et n'a pas assez le souci de la place à occuper. Il est barré



LE GOALKEEPER BELGE EN ACTION
Debie, gardien de but belge, eut maintes fois l'occasion de se signaler. On le voit ici exécuter un saut, mais la balle passa par dessus la barre.

semblé fatigué et avoir perdu de sa mobilité ;

Cette équipe a besoin de se reprendre et de voir ses titulaires tenir leur place.

LUCIEN GAMBLIN.

nettement par d'autres joueurs plus souples et meilleurs footballeurs. Vanco a été le défenseur volontaire que nous connaissons ; jamais battu, il lutte de tout son cœur sans un instant de lassitude, il peut encore progresser car il lui manque, comme à tous nos arrières, de savoir coopérer à l'attaque et de maîtriser son ardeur quelquefois intempestive.

Baumann, peu à la page dans les matches importants, n'a pas su s'acclimater ; je crois que ce brave garçon ne sera jamais un grand joueur : ses qualités physiques ne lui sont pas d'un grand secours, il ne sait pas s'en servir et comme son jeu, son adresse sont très ordinaires, il reste un joueur moyen sans plus.

Friess m'a plu par certains côtés, mais que de défauts encore, quel amour de la fantaisie ! J'attendrai pour le juger définitivement de le voir sur des balles basses et des attaques poussées à fond ; il n'en reste pas moins un de nos meilleurs goals, sans être bien détaché de ses suivants immédiats.

De l'équipe belge il y aurait trop à dire sur certains équipiers qui vraiment furent au-dessous de leur valeur ; aussi je ne retiendrai que ceux qui semblèrent dignes de tenir une place dans une équipe nationale. Debie très bon, mais toujours risqué tout et osant parfois avec trop de témérité ; je l'ai vu plus sûr.

Swartenbroeck, le meilleur homme sur le terrain, se joua fréquemment des avants adverses. Verbeck ne brilla pas comme à son habitude. Vandeveldt joua courageusement, c'est un très bon demi. Hanse m'a

PLACE AUX JEUNES DU RUGBY

Par F. ESTRADÉ

LES DEUX PREMIERS MATCHES INTERNATIONAUX DE LA SAISON DE RUGBY, FRANCE-ÉCOSSE ET ANGLETERRE-LE PAYS DE GALLES, ONT PROUVÉ LA NÉCESSITÉ, POUR LES QUINZE NATIONAUX, DE FAIRE APPEL A DE NOUVEAUX TALENTS.

La leçon la plus évidente que nous ont apportée les deux premiers matches internationaux de la saison du ballon ovale est l'utilité de faire appel, dans la composition des équipes nationales, à de nouveaux joueurs ; il devient hors de doute

que, parmi les jeunes, il en est un peu partout qui dépassent aujourd'hui leurs aînés.

Ces deux premières rencontres ont mis en présence la France et l'Ecosse, le 2 janvier, à Colombes, l'Angleterre et le Pays de Galles, le 21 du même mois, à Cardiff. Dans l'une

comme dans l'autre, le team qui comptait un nombre important de nouveaux internationaux a fait meilleure figure que ce que l'on attendait de lui.

J'examinerai de plus près le match entre la France et l'Ecosse, puisque, aussi bien, il



LE MATCH S. C. U. F.-F. C. LOURDAIS

Un dribbling du S. C. U. F., bloqué par un Lourdaï au cours du match S. C. U. F.-F. C. Lourdaï disputé le 8 janvier, à Colombes. Les provinciaux triomphèrent par 3 points à 0 sur les universitaires.



LE MATCH OLYMPIQUE-F. C. GRENOBLE

Une remise en jeu à la touche au cours du match, mettant aux prises, le 10 janvier, les quinze de l'Olympique et du F. C. de Grenoble. Les Grenoblois gagnèrent par 5 points à 3.



LE MATCH OLYMPIQUE U. S. PERPIGNANAISE

Une remise en jeu à la touche dans le match Olympique U. S. Perpignanaise. Cette partie jouée le 1^{er} janvier au stade Bergeyre, se terminait par un match nul : 6 points à 6.

LE MATCH STADE FRANÇAIS-STADE BORDELAIS

Une touche longue au cours du match du deuxième tour du championnat de France, opposant le Stade Français au Stade Bordelais. Ceux-ci triomphèrent par 14 points à 3.

nous touche davantage. Ce fut une partie qui manqua sans doute de beauté ; les développements de l'attaque par passes, qui donnent au rugby la clarté, ne parvinrent à se faire jour que durant les vingt premières minutes du jeu. Mais ce qu'il perdit en beauté, ce match le regagna en acharnement : ce fut un spectacle véritablement angoissant que de voir les nôtres constamment pressés sur leur ligne de but, éviter jusqu'à la fin une défaite toujours imminente.

La rencontre se termina en effet par un match nul, chacune des deux équipes ayant marqué un essai, qui ne fut pas transformé. La France eut l'honneur d'ouvrir le score, sur une contre-attaque amorcée par son arrière Clément ; celui-ci, recevant la balle sur un dégagement écossais, remit ses trois-quarts en jeu, et la série de passes ainsi commencée aboutit à Jauréguy, qui parvint à l'essai, après avoir « brûlé » trois adversaires. Il y avait une dizaine de minutes que la partie était commencée, et nous pouvions déjà entrevoir une victoire pour nos couleurs.

Mais, après ce bel exploit, nos lignes arrière se montrèrent inefficaces. Elles recherchèrent constamment le débordement par l'aile, et, bien que leur offensive fût menée avec une adresse de mains remarquable, elle échoua toujours, les passes aboutissant à un homme serré contre la touche et lancé vers elle. Notre demi d'ouverture, Pascot, qui s'était montré dans les matches de sélection capable de créer une trouée, avait reçu la consigne de transmettre le ballon à ses trois-quarts le plus vite possible, et, s'il s'acquitta bien de cette mission, cette manière de conduire le jeu nous priva d'une notable partie de nos chances.

Dix minutes après l'essai français, une attaque par passes de la ligne de trois-quarts écossaise aboutissait à un essai, marqué par l'ailier Browning. Bientôt le jeu se confinait entre les deux lignes d'avants, mais les Écossais ne parvenaient point à s'assurer un net avantage au cours de cette première mi-temps.

La seconde fut réellement terrible pour nous. La pluie se mit à tomber, donnant la

supériorité au dribbling. On sait que la plupart de nos avants n'y sont pas très habiles, au contraire des Écossais, dont c'est pour ainsi dire la spécialité.

Le pack écossais profita avec une grande habileté de circonstances qui lui étaient favorables : conduisant des dribblings serrés, il se maintint dans nos 22 mètres, attaquant sans cesse, et de telle façon que l'on se demande par quel prodige notre ligne de but ne fut pas franchie par ces rushes incessants. Il convient d'en féliciter tous nos joueurs qui montrèrent en cette occasion, à défaut de science du jeu, un merveilleux courage.

Dans son match contre le Pays de Galles, l'équipe d'Angleterre fut surclassée. Le résultat fut de 28 points à 6 en faveur des Gallois. C'est la plus lourde défaite que l'Angleterre ait essuyée depuis 1907, à une époque où l'on pouvait considérer le rugby gallois comme le meilleur dans le monde, et où le team gallois comptait des hommes qui ne semblent pas avoir eu depuis leurs égaux.

Événement d'autant plus remarquable que l'Angleterre mettait en ligne un quinze auquel elle n'a touché depuis deux ans que d'une main légère, et que la même équipe, à deux hommes près, se montra l'an dernier nettement supérieure à ses rivales des autres nations. Le Pays de Galles, au contraire, était représenté par un quinze où figuraient huit nouveaux joueurs.

Sa ligne d'avants, qui comptait quatre hommes nouveaux, mena la partie de loin, et triompha aisément d'une ligne plus lourde, plus accoutumée à la présence des mêmes hommes, et qui était l'an dernier la meilleure des cinq lignes d'avants internationales.

De même l'équipe d'Écosse comptait un nombre important de nouveaux internationaux : huit aussi. La nôtre, à l'exception de Pascot et de Cahuc, était formée de vieux internationaux, et elle avait pour elle la ligne de trois-quarts que l'on considère depuis deux ans comme la meilleure que l'on puisse réunir en France : Got, Crabos, Borde et Jauréguy. Sans Jauréguy, qui est sans conteste notre meilleur trois-quarts aile, et à peu près avec la même composition, elle était parvenue à battre, il y a un an, les Écossais, chez eux.

Pourtant, cette fois, ce fut vraiment miracle si elle n'essuya pas une défaite.

La conclusion qu'il est logique de tirer de ces deux premières rencontres internationales est sans doute qu'il ne faut pas accorder une trop grande importance à l'« homogénéité » d'une équipe, comme on a appelé l'habitude que peuvent avoir ses membres de jouer ensemble. Il semble bien qu'il soit essentiel de choisir les meilleurs hommes, en dehors de toute autre considération, et que l'on doive s'attacher dans une certaine mesure à infuser aux équipes un sang nouveau.

Il est vrai que cela ne nous guérit point ; les rencontres de sélection qui ont eu lieu en France n'ont pas montré, parmi les jeunes, beaucoup d'avants dignes de remplacer leurs aînés avec avantage. Et c'est malheureusement cette division de notre quinze qui a le plus besoin d'être améliorée. Après les matches excellents fournis l'an dernier par notre équipe en face de l'Angleterre et en face de l'Irlande, nous avons pu croire que nous avions, enfin, des avants de la véritable classe internationale. La seconde mi-temps du match du 2 janvier nous fait craindre pour les rencontres futures notre faiblesse à ce point de vue.

IL FAUT MODIFIER LA FORMULE DU CHAMPIONNAT DE RUGBY

Le Championnat de France de rugby a été disputé cette saison suivant une formule nouvelle, et qui a été loin de donner satisfaction. On a même attaqué, à ce propos, le principe des championnats eux-mêmes, en adressant des critiques, justifiées, à la brutalité excessive de certaines parties, et en en rendant injustement responsable le championnat.

A mon avis, une partie du championnat ne verse pas nécessairement dans la brutalité, et il appartient à nos arbitres de faire des efforts — qu'ils ne tendent que trop rarement — pour conserver au jeu l'allure de courtoisie qu'il ne devrait jamais abandonner. Il serait fort imprudent de vouloir supprimer les compétitions officielles, qui ont tant aidé au développement rapide du



LE JEU DES AVANTS ÉCOSSAIS

Sur une remise en jeu à la touche, les avants écossais, bien groupés, vont s'emparer du ballon. A gauche, on reconnaît Biraben.

rugby en France, à sa diffusion, et qui constituent la récompense et presque la raison d'être, de la plupart de nos clubs. Il faut bien se dire que la compétition est la base du sport, et l'on voit mal l'un des plus grands sports français privé d'épreuve officielle.

Avant d'examiner la formule qui a été adoptée pour cette saison et les reproches qui lui ont été adressés, il n'est pas inutile de voir ce que fut ce championnat dans le passé. A l'origine, il y a trente ans, cette épreuve n'était disputée que par les équipes parisiennes, et ce n'est qu'à partir de 1899 que les teams provinciaux y figurèrent.

Jusqu'à la saison 1913-1914, ce championnat fut disputé par éliminatoires, entre les champions des régions dites de première série, régions dont le nombre fut peu à peu porté à une quinzaine. En 1913, tout en continuant à réserver les éliminatoires aux champions des régions de première série, on introduisit une modification qui se montra excellente à l'expérience, la création des poules demi-finales, qui comprenaient chacune quatre clubs, et qui permettaient aux huit qualifiés de disputer leur chance de façon plus régulière que par de simples matches éliminatoires.

Ce progrès, comme il arrive souvent, contenait en germe des défauts qui se sont développés, pour parvenir, cette année, jusqu'à un épanouissement. On envia le succès que remportaient les clubs admis aux poules demi-finales : les matches de ces poules attirèrent l'attention d'une façon toute particulière, avec raison, car ils mettaient en ligne, sinon les meilleures équipes de toute la France, du moins une véritable sélection.

Mais l'on ne manqua pas de faire remarquer que certains teams, seconds ou même troisièmes de leur championnat régional, pouvaient prétendre, par les résultats acquis, à être considérés comme supérieurs à quelques-uns des demi-finalistes ; ce qui était, du reste, hors de doute. Aussi fut-il bientôt décidé que les régions auraient droit à une sorte de représentation proportionnelle dans



UNE SORTIE DE MÊLÉE

A la sortie d'une mêlée, qu'ils viennent de tourner, les avants écossais partent en dribbling. De gauche à droite, dans le groupe, Sebedio, Cahuc, Lubin et Lasserre sont impuissants à étouffer ce départ, leurs adversaires étant passés maîtres dans cet art.

les éliminatoires, représentation correspondant au niveau présumé du rugby dans leur ressort. Ce qui, je m'empresse de le dire, était fort raisonnable.

Seulement, on était sur la voie des concessions. On augmenta le nombre des régions de première série, à ce point que l'on peut dire qu'aujourd'hui, il n'y a plus de régions de deuxième série. Ainsi, cette saison, le champion du Nord, celui d'Alsace, furent admis à disputer le Championnat de France de première série.

Je n'éprouve, il est à peine besoin de le dire, aucun mépris pour ces régions, où des clubs font de louables efforts pour propager un sport qui y fut jusqu'ici inconnu. Mais leur proposer comme but le Championnat de France est au delà de l'ironie.

En réalité, l'on a placé devant les yeux de nos joueurs un véritable mirage et l'on a voulu faciliter au plus grand nombre possible l'accès à ces poules tant enviées. Mais on est « passé à côté », car ce qui faisait tout l'intérêt de cette partie de l'épreuve, c'était justement qu'il était fort difficile d'y parvenir, et que seules les grandes

équipes pouvaient s'y assurer une place. Dans le championnat de cette année, soixante-quatre équipes ont été appelées. Elles ont disputé une série d'éliminatoires, pour aboutir à des poules, auxquelles étaient admis trente clubs. Puis dix d'entre eux parvenaient jusqu'aux poules demi-finales. Peut-on dire que le Championnat de France, ouvert à un nombre aussi grand de clubs, ait réuni une sélection ? Et, s'il n'a pas été réservé à une sélection, à quoi ont servi les championnats régionaux ?

Je n'affirmerais pas, d'ailleurs, que le but d'amoindrir l'importance des championnats régionaux ait été étranger à la conception de cette formule du Championnat de France. Au moment où elle fut adoptée, il était question de supprimer les épreuves régionales. Ce qui eût été une faute énorme.

Ce sont surtout les championnats régionaux qui ont favorisé le développement du rugby, et qui peuvent le favoriser encore. Vous n'allez pas proposer du premier coup, comme but, à l'équipe de Lourdes, par exemple, de remporter le Championnat de France. Elle aura l'ambition légitime de triompher de



JAURRÉGUY A L'OUVRAGE

Jaurréguy, qui a reçu le ballon de Crabos entre les deux joueurs écossais, charge le long de la touche. Il est poursuivi par Gracie (à gauche), mais parviendra à marquer.

à un team venu tard en forme, d'en appeler de ses défaites du début de la saison, mais ne peut-on de même concevoir un répit pour celui qui, après un départ brillant, a éprouvé le besoin de souffler un peu ?

Il faut que le résultat acquis reste acquis, après que l'on a entouré l'obtention de ce résultat de toutes les garanties possibles. On en est venu à considérer comme la véritable compétition du Championnat de France les poules demi-finales — ou ce qui les remplacera, car il est formellement question de mettre à leur place des poules quarts de finale — il est illogique de voir dans cette compétition des clubs battus dans leur championnat régional, quand leurs vainqueurs en sont écartés.

Mon sentiment est que l'on fait actuellement fausse route en admettant au championnat trop de clubs. Les championnats régionaux, qui devraient former la base du Championnat de France en sont écartés, et en reçoivent une irrégularité certaine. Il me paraît raisonnable que la grande compétition nationale ne perdrait rien à être réservée à seize clubs, qui disputeraient des poules quatre par quatre, poules suivies de deux demi-finales et d'une finale. Pour la désignation de ces clubs, les championnats régionaux interviendraient avec profit, ainsi que des éliminatoires inter-régionales. Mais c'est là une question que je ne saurais traiter aujourd'hui, et sur laquelle j'aurai l'occasion de revenir prochainement.

Je me bornerai à insister sur ce point que les rencontres de championnats ne peuvent qu'empêcher les équipes sans cesse sur la brèche de progresser comme il conviendrait. Le travail du footballeur n'a plus qu'une vue : obtenir le meilleur rendement dans les poules du championnat, alors que c'est surtout dans les matches amicaux que les joueurs arrivent à se perfectionner et à se corriger de leurs défauts. La qualité de notre rugby ne peut que se ressentir d'une façon fâcheuse de cette multitude de parties officielles. — F. ESTRADÉ.



LA FOULE AU PESAGE

En baul. Sur un coup de pied de dégagement du capitaine Crabos (au centre), Moureu (à gauche), Liddell et Gracie (à droite) se lancent à la poursuite du ballon. En bas. La foule dans la tribune de Colombes et au pesage. La recette atteignit 250.645 fr.

ses voisines, et il est possible, pour beaucoup que les circonstances de leur recrutement ne servent pas à souhait, que leur ambition doive se borner là.

En tout cas, l'on conçoit facilement qu'il soit sage de proposer à nos clubs une tâche graduée, et que ce n'est point leur rendre service que de les mettre d'un coup en présence du travail le plus ardu. Ainsi, l'on a fait rencontrer, cette fois, les Perpignanais et les Chartrains. On ne peut pas dire que ce fut un match, tant la différence de classe entre les deux équipes était grande.

Ce fut, du reste, un caractère général des éliminatoires du championnat de cette année, que ces clubs battus d'avance, qui ne pouvaient rien espérer. Et, pour en arriver à écarter à coup sûr ces petits clubs, qui méritaient mieux qu'un combat sans espoir, on imposa aux grandes équipes des voyages aussi excessifs par leur longueur qu'ils étaient inutiles.

Après les deux tours éliminatoires, suivis d'un tour de repêchage, venaient dix poules de chacune trois clubs. Malgré toutes les précautions précises pour sauvegarder la

régularité de l'épreuve, l'on a pu noter quelques résultats baroques. C'est ainsi qu'à Paris, le premier du championnat régional, le deuxième et le cinquième parvinrent à se qualifier pour les poules de trois, tandis que le troisième et le quatrième étaient éliminés.

En outre, ces poules de trois, qui offrent à peine plus de garanties de régularité que de simples matches éliminatoires, ont obligé les équipes à des déplacements trop longs, et qui furent dans certains cas des causes de défaite. Et il n'est pas excessif d'affirmer que personne ne peut assurer que les deux poules demi-finales de cinq clubs, auxquelles aboutissent les poules de trois, ont réuni les dix meilleures équipes françaises.

Nos dirigeants s'étaient du reste imposé un travail impossible, en essayant de conduire à bonne fin cette épreuve qui réunissait 64 clubs de valeur aussi différente. Surtout leur erreur a été de remettre en question des résultats acquis dans les championnats régionaux, et de faire perdre ainsi à quelques-uns le fruit de leurs premiers efforts.

J'entends bien que l'on doit permettre



Interprétation plastique d'un agenouillement.
(Sur un seul genou.)

L'HEUREUSE propagande menée par des fanatiques du sport et par des esprits convaincus de la nécessité de l'éducation physique commence à donner de magnifiques résultats.

Aujourd'hui, chaque milieu social est atteint. Nous savons tous que notre existence citadine exige de notre corps, de nos muscles, un travail supplémentaire, une éducation plus précise, qui aura pour but de donner à nos poumons la force et l'amplitude qu'ils n'ont pas, faute d'air pur, et à chacun de nos muscles l'élasticité qui leur est nécessaire pour notre équilibre physique et moral, et que notre vie sédentaire n'entretient pas.

Mais quelle est plus particulièrement pour les femmes et les enfants, la méthode d'éducation physique la plus complète et la plus attrayante ?

C'est selon nous, parmi les nombreuses



Interprétation plastique d'un agenouillement.
(Sur les deux genoux.)

QU'ENTEND-ON PAR GYM

Par Simone MORTANE

LA GYMNASTIQUE RYTHMIQUE EST UNE ÉDUCATION COMPLÈTE
RÉSULTAT ARTISTIQUE ET UN RÉSULTAT MORAL

méthodes enseignées actuellement, la gymnastique rythmique.

Platon a dit à propos de l'éducation des jeunes guerriers : « Il y a deux choses dans l'âme : le courage et la sagesse ; hors de l'âme deux autres choses : la musique et la gymnastique. Il me semble qu'un dieu ait donné ces deux arts à l'homme, non point pour que celui-ci formât l'âme et le corps, car le corps ne profite de son union avec l'âme que d'une manière accessoire, mais pour qu'il les mît en harmonie l'une avec l'autre, en tendant et relâchant les ressorts à propos et dans une juste mesure. Il est parfaitement juste de dire que celui qui saura mêler la gymnastique à la musique, de la manière la plus habile, et les appliquer à l'âme avec le plus de mesure, sera excellent harmoniste. » Et Platon ajoute : « L'État aura toujours besoin d'un chef de ce caractère, s'il veut subsister. »

Ceci pourrait être une définition de la gymnastique rythmique. La portée de son étude est immense : elle comporte un résultat physique, un résultat moral, un résultat artistique et un résultat social.

Au point de vue purement physique, les mouvements qu'elle exige sont des mouvements naturels et d'une grande simplicité. C'est par une action lente et raisonnée, exercée sur les muscles relâchés ou contractés avec force ou douceur, avec le minimum ou le maximum d'amplitude, dans une proportion déterminée de temps ou d'espace, et par un travail incessant de tout le corps, que celui-ci s'assouplit graduellement. Point de mouvements brusques ni de contorsions, qui assouplissent, mais brisent et usent l'individu !

Chacun de nos muscles est un peu comme un animal sauvage qui se met en alerte pour la moindre cause. Notre volonté n'est pas exercée à obtenir des mouvements coordonnés de ce troupeau de muscles, et dès que nous commençons l'étude de la rythmique, nous nous apercevons avec étonnement que nous ne sommes pas capables de marcher avec régularité, mesure ou équilibre, ni de faire certains gestes au commandement sans gaucherie et sans hésitation.

Les sports en gé-

néral contribuent un peu à réparer ce dommage, mais ils sont trop considérés comme une spécialité musculaire dans laquelle le facteur moral entre très peu en jeu.

L'ENTRAÎNEMENT DU CORPS ET DE L'ESPRIT

La gymnastique rythmique, au contraire, considère également le corps et l'esprit, et le résultat procure une beauté et un équilibre parfaits par la simplicité des attitudes. Notre esprit s'habitue peu à peu à obtenir de nos membres une obéissance passive à notre volonté, sans innervations inutiles.

Et par des exercices respiratoires subordonnés aux rythmes musicaux dont nous dépendons dans cette méthode, nous devenons maîtres de notre souffle et de notre cœur. Nous sentons notre corps vivre et agir avec une force et une souplesse extraordinaires — parce que nous les avons acquises méthodiquement. Pour être capable d'enchaîner des attitudes diverses de tout le corps, et les faire se succéder dans n'importe quel ordre ou à n'importe quelle vitesse, il faut autant de force et de souplesse, que d'équilibre et d'énergie dans les mouvements.

C'est donc pour développer isolément et d'une manière efficace chacun de nos muscles, pour les assouplir aux commandements de notre volonté, que la gymnastique rythmique à l'aide de la musique, nous apprend à exercer simultanément chaque membre avec d'autres membres, à enchaîner chaque mouvement avec d'autres mouvements contrastants, dont



QUELQUES GESTES DU VOCABULAIRE
À gauche : sautillé sur un rythme bref.

NASTIQUE RYTHMIQUE ?

NE-LECLERCQ

PROCURANT EN MÊME TEMPS UN RÉSULTAT PHYSIQUE, UN
SES MOUVEMENTS SONT NATURELS ET SOUPLES

il ne devra pas subir l'influence réflexe. C'est ainsi que nous apprendrons à battre un rythme musical avec un bras, un second avec l'autre bras, pendant que les pieds marchent un rythme différent. Les centres nerveux deviennent les collaborateurs de notre volonté ; nous savons alors harmoniser les forces physiques et intellectuelles, et nous nous orientons vers un but défini qui sera une vie noble, ordonnée, intelligente et indépendante.

LA GYMNASTIQUE RYTHMIQUE N'EST PAS DE LA DANSE

Au point de vue artistique, la gymnastique rythmique ne doit pas être considérée purement comme de la danse, elle mène à la danse par la possibilité qu'elle nous donne de traduire par des mouvements corporels les différentes phrases rythmiques d'une œuvre musicale.

Le vocabulaire de la gymnastique rythmique est représenté par les valeurs sonores (noire, blanche, ronde, croche, triolet, etc.).

A chacune de ces valeurs est associé un mouvement, ou une série de gestes, que l'élève doit exécuter de lui-même à l'audition des rythmes, en choisissant dans le vocabulaire le terme plastique correspondant au terme musical entendu.

Pour tous ceux qui ont assisté à un cours supérieur de gymnastique rythmique, telle qu'elle est enseignée en France, l'impression esthétique laisse dans l'âme une joie incomparable. Car les évolutions rythmiques ont un très grand style par l'extrême simplicité

des gestes, par la pure et sereine expression des visages et des corps résultant de la coordination des mouvements, de leur précision, de leur musicalité, et de l'harmonie que l'on sent exister entre le système nerveux devenu plus souple et plus puissant, et la volonté précise et réfléchie qui le domine.

L'exigence des rythmes, où simultanément et brusquement le mouvement ou l'immobilité sont tour à tour commandés par des rythmes longs ou brefs, habitués tout l'être à une force et à un calme qui constituent les grands caractères : par la coordination des instincts, l'individualité se crée.

Malheureusement les méthodes de culture physique qui s'essayaient à pasticher la rythmique ne sont que trop nombreuses. Ce sont pour la plupart des méthodes d'éducation physique ordinaire, qui s'adjoignent un accompagnement musical n'ayant aucun rapport avec l'enseignement donné, uniquement pour créer une ambiance plus séduisante et plus douce, à des séries de mouvements qui n'ont rien d'attrayant par eux-mêmes. Nous devons alors subir des œuvres de Bach, Schumann et autres grands maîtres, terriblement martyrisés au point de vue rythmique, le rythme pur n'existant pas dans ces méthodes, et au point de vue de l'interprétation plastique et expressive !

C'est ainsi que l'on confond sous la même étiquette : « gymnastique rythmique » des méthodes dans lesquelles le mouvement est complètement indépendant de la musique.

Il suffit d'assister à une séance de gymnastique rythmique, selon la méthode inventée par Jaques-Dalcroze, ou adaptée à notre conception française par Jean d'Udine, pour se rendre compte de la très grande différence qui existe entre elle, et les méthodes Popard, ou même Ronsay. Ces dernières, certes, ont leur valeur personnelle incontestable, mais elles n'ont pas la vertu éducative si complète de la rythmique parfaitement enseignée ! Elles se rapprochent davantage de la culture physique pure et simple, à laquelle on s'est efforcé de supprimer ce caractère



Agenouillement en mouvement continu.
(Les bras sur le deuxième temps d'une mesure à quatre temps.)

monotone et un peu insipide qui en éloignent même les personnes les plus convaincues de ses bienfaits.

LA GYMNASTIQUE RYTHMIQUE AU POINT DE VUE SOCIAL

Au point de vue social, cette méthode ayant appris à toutes les facultés à se soumettre à une ordonnance parfaite, en la pratiquant nous saurons approprier nos moyens au but que nous poursuivrons dans la vie, sans dépense inutile d'énergie ; et, avec une plus parfaite éloquence, nous saurons harmoniser notre organisme entier.

C'est ce que Platon exigeait comme base éducative des jeunes Grecs, et c'est ce qui fit le génie de ce peuple, dont toute l'influence se fait encore sentir dans notre civilisation moderne.

Simone MORTANE-LECLERCQ.



Mesure battue dans la station assise.
(Dernier temps d'une mesure à deux temps.)

RYTHMIQUE INTERPRÉTÉS PLASTIQUEMENT
À droite : dernier temps d'une mesure à quatre temps.

SPORTS ET ÉDUCATION RESPIRATOIRE

Par le Professeur AMAR

L'ATHLÉTISME REPOSE ENTIÈREMENT SUR L'ÉDUCATION DE LA RESPIRATION. C'EST LA SEULE ET VRAIE BASE.

Aptitudes psycho-physiologiques de l'athlète. — Pour compléter le tableau des caractéristiques athlétiques, il nous faut maintenant examiner les aptitudes liées à l'état du système nerveux.

Il est nécessaire ici que l'analyse soit pénétrante, que la moindre défaillance du cerveau ou des sens se révèle clairement et se laisse évaluer ; que la résistance, la force psychique donnent également leur mesure.

Depuis cinq ans, nous avons introduit, dans la pratique des sports ou de l'industrie, un instrument appelé *psychographe*, qui enregistre exactement les qualités d'acuité des sens, d'adresse, d'attention, de vitesse et de précision. La figure 1 le représente, durant qu'il s'exécute la détermination des qualités visuelles d'un jeune gymnaste.

Il est impossible d'entrer dans le détail de cette technique (1) : on se contentera de dire quel en est le principe. Le psychographe donne le temps qui s'écoule entre la perception d'une impression lumineuse, sonore ou tactile, et la réaction qui s'ensuit, geste de la main, ou mieux pression du doigt sur un tambour à air inscripteur M. Cette pression laisse une encoche sur le papier d'un cylindre enregistreur C, lequel fait un tour par demi-seconde.

Or, le signal avait tracé également une encoche, dont celle de la réaction sera distante d'un intervalle où se marquent, en 1/500 de seconde, les vibrations d'un diapason D.

Il est aisé de comprendre qu'ainsi se mesurent, avec une parfaite rigueur, les durées des réactions visuelles, sonores, tactiles, en lesquelles s'accuse le caractère lent ou rapide des individus, leur « équation personnelle » comme on dit chez les Anglo-Saxons.

Pour les réactions visuelles, on découvre une lumière cachée dans une boîte H en ouvrant l'obturateur instantané O. Les réactions auditives s'obtiennent grâce à un petit marteau Z qui frappe sur un timbre à trois intensités différentes.

Quant aux réactions tactiles, c'est le contact de la main de l'observateur avec celle du candidat qui détermine, sur un second

tambour à air M', la production de l'encoche initiale.

Résultats et applications de la psychographie dans les sports. — D'un très grand nombre d'observations, aux hommes, femmes et enfants, il résulte que l'équation personnelle est, en moyenne, de :

0 s. 21, 0 s. 16, 0 s. 15, suivant que les réactions sont : visuelles, auditives, tactiles.

Mais, avec le psychographe, on n'évalue pas seulement les écarts par rapport à la

(R-R sur la fig. 2) pour constituer la réaction délibérée (D-D).

Enfin, l'acte moteur du sujet (pression du doigt) se traduit par une courbe ayant la forme de la contraction des muscles. L'aspect caractérise la personne examinée autant qu'une véritable donnée anthropométrique. Tantôt c'est une courbe étalée, paresseuse, lente, trahissant quelquefois un état pathologique tantôt, comme ci-dessous, elle est rapide, brusque, effectuée avec énergie.

L'allure des tracés musculaires est toujours conforme au caractère vite ou lent de l'équation personnelle. Mieux que cette dernière, elle rappelle le genre de profession, et révèle la précision et délicatesse des mouvements, ou au contraire leurs maladrotes.

La figure 3 montre les psychogrammes ou tracés relatifs à un dessinateur industriel de vingt-sept ans adonné aux sports. Les exercices de vitesse, qu'il aime, pour lesquels ses aptitudes physiques semblaient le favoriser, il n'y réussit point. Dans les exercices de force, il éprouve une grande fatigue cérébrale, et sa respiration devient pénible.

L'examen médical a reconnu chez lui des végétations adénoïdes. On le fait opérer. Au bout de quelques semaines, ses réactions mentales, qui étaient ralenties de 100 à 120 %, cessèrent de l'être. Le jeune homme pouvait, à bicyclette ou à la course pédestre, démarrer aussitôt le coup de sifflet. Bien des enfants, victimes d'insuffisance respiratoire, marquent ainsi le pas derrière leurs camarades souvent moins doués athlétiquement.

Nous dirons, enfin, que les courbes psychographiques montrent des retards, hésitations, accidents, lorsque la fatigue mentale est précoce, l'inattention sensible, ou dans les cas d'intempérance. C'est ce genre d'observations qui a paru digne d'intérêt chez nos amis des États-Unis. En général, l'homme qui réalise le type normal, à prédominance musculaire, à taille moyenne, fait preuve d'une grande résistance psycho-physiologique ; c'est l'athlète de choix, un peu plus endurant, à notre avis, que Georges Carpentier.

Il est doué d'une qualité qui fait les pur-sang.

Votre candidat Tr... marque, lui aussi, des

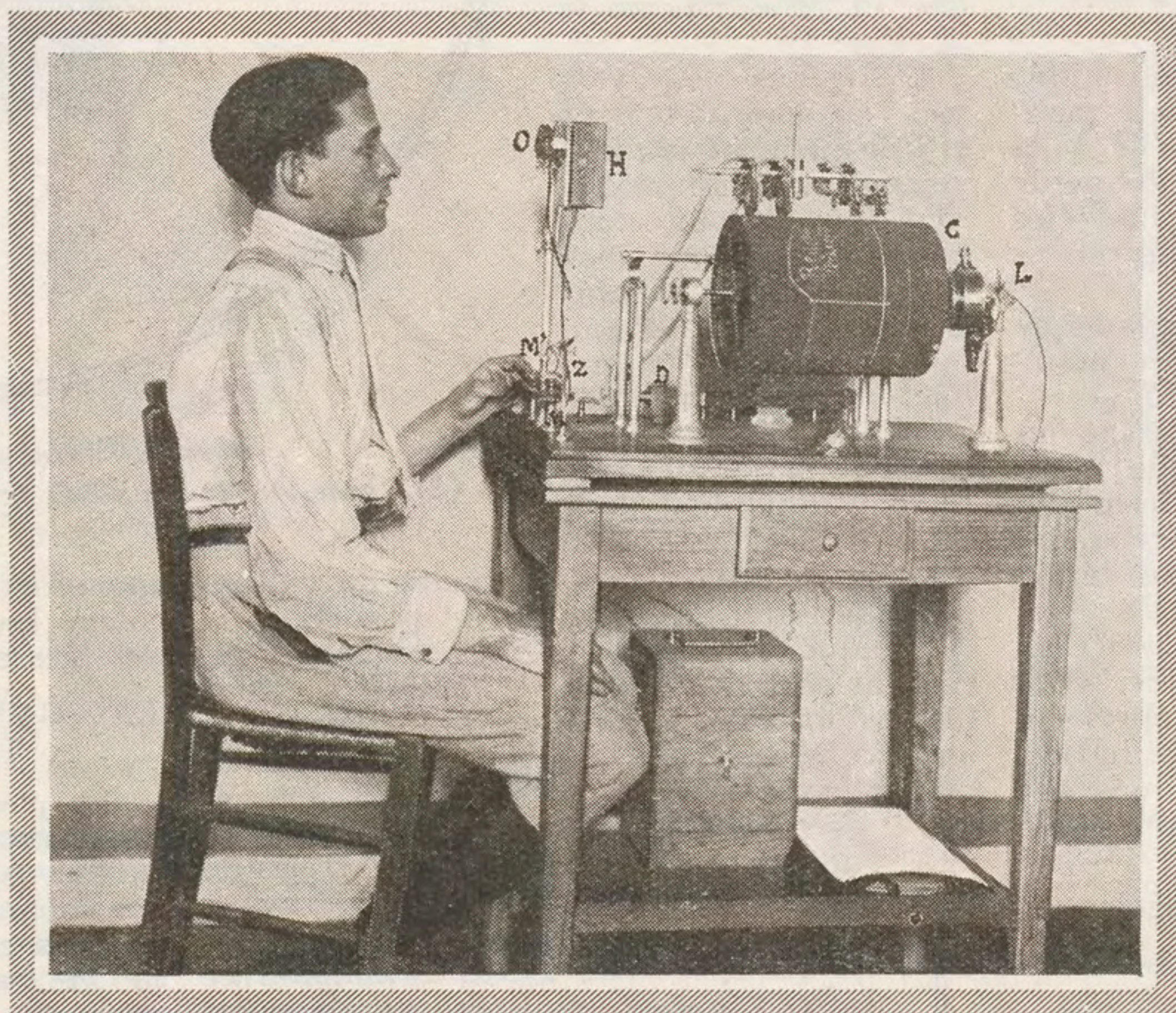


Fig. 1. — Le psychographe Amar.

vitesse moyenne ; on obtient encore la durée de l'acte mental : attention, discernement, mémoire. Voici comment :

On demande au candidat d'appuyer le doigt sur l'un des tambours colorés lorsque la lumière vue a la même coloration ; on l'oblige donc à faire un choix attentif : on sollicite le travail cérébral, l'opération psychique à apprécier.

Le temps de discernement, ainsi mesuré, totalise la durée d'une sensation visuelle colorée, celles de l'attention et de la mémoire jusqu'au moment de la réponse.

Normalement, le temps de discernement est de 0 s. 14 ; il s'ajoute à la réaction simple

(1) Voir les développements dans : Jules Amar, L'Orientation professionnelle, p. 11.

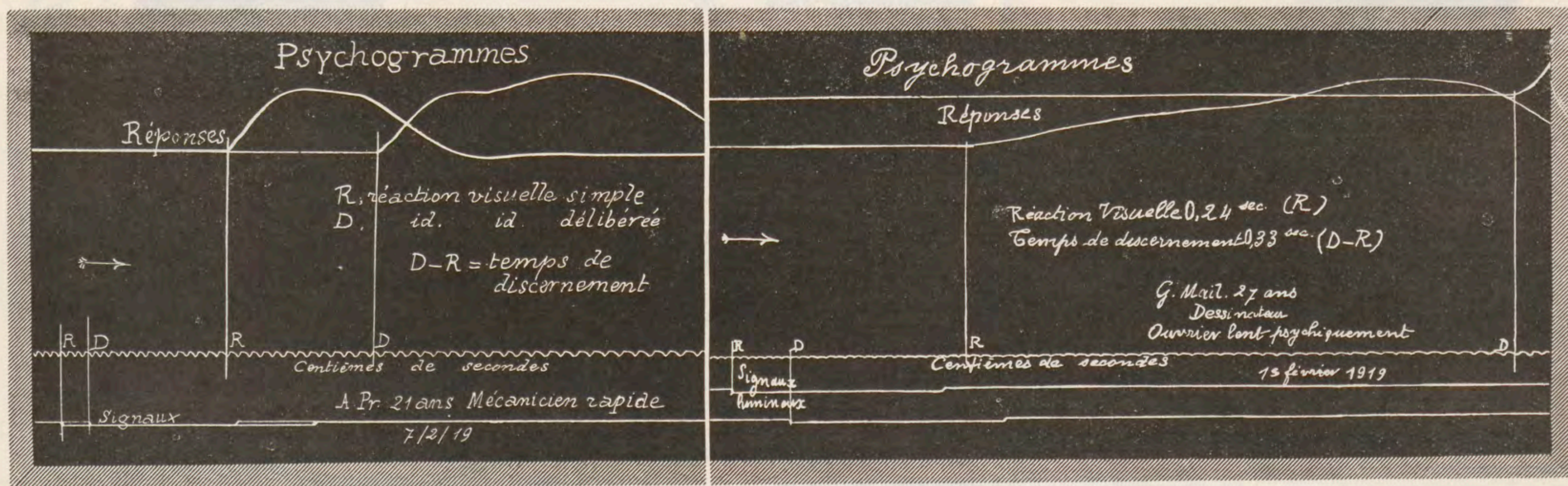


Fig. 2. — Psychogrammes visuels d'un jeune sportif mécanicien (sujet vite).

Fig. 3. — Psychogrammes d'un ouvrier lent pour cause pathologique (végétations adénoïdes).

réactions nerveuses vives, à peine atténuées par la fatigue, ce qui laisse intacts ses moyens de défense.

Tels sont tous les éléments qui doivent remplir la fiche d'athlétisme. Il est aisé d'en déduire les dispositions de Tr... Dans l'espèce, on est en présence d'un athlète puissant, vite, convenant, par exemple, à la boxe ou à l'escrime de vitesse. C'est précisément ce qu'il nous a appris dès qu'il a pu lire la fiche.

De sorte que les athlètes qui réussissent ont satisfait, par instinct, aux lois profondes de leur organisation. Mais combien transgressent ces lois ! Quand ce n'est pas leur propre ignorance qui est en cause, on ne peut suspecter que celle de leurs instructeurs.

En matière d'éducation physique, tout reste à faire, du moins en France, où le verbiage écrase l'action.

L'utilité de la fiche d'orientation est de classer les candidats suivant leurs capacités pour tels ou tels sports, et de permettre leur entraînement sur des bases physiologiques.

Il est constant que l'insuffisance respiratoire a pour conséquence le surmenage du cœur : celui-ci accélère son travail afin d'assurer l'hématose, l'oxygénation et la désintoxication du sang.

C'est pour avoir enfreint ce principe souverain, dans son enthousiasme patriotique, que le soldat de Marathon tomba raide mort au bout de sa course immortelle.

L'énergie et l'oxygène. — Nous avons, en formulant les données de la *Fiche d'athlétisme* (I), proclamé que la gymnastique et les sports, que l'organisation de la culture physique nécessitent un enseignement méthodique de la gymnastique respiratoire. L'énergie musculaire ou nerveuse est un produit de la combustion de nos tissus en présence de l'oxygène inspiré, et que le sang véhicule dans toutes les cellules de l'organisme.

L'insuffisance d'oxygène abrège l'effort et paralyse l'attention.

Aussi bien, nous avons insisté sur l'obligation de développer les poumons des jeunes gens et d'apprendre aux athlètes à approfondir les respirations. C'est ce que font, d'instinct ou par l'observation, les athlètes entraînés.

Respiration et athlétisme. — Si, en effet, on emploie notre soupape respiratoire, on constate que l'athlète entraîné fournit un tracé régulier où les inspirations sont toujours prolongées et amplifiées. Il accumule ainsi une réserve d'oxygène qui lui permettra des « coups de collier », et le défendra contre les toxines de la fatigue.

Les courbes respiratoires, dites *tonogrammes*, sont d'autant plus profondes et régu-

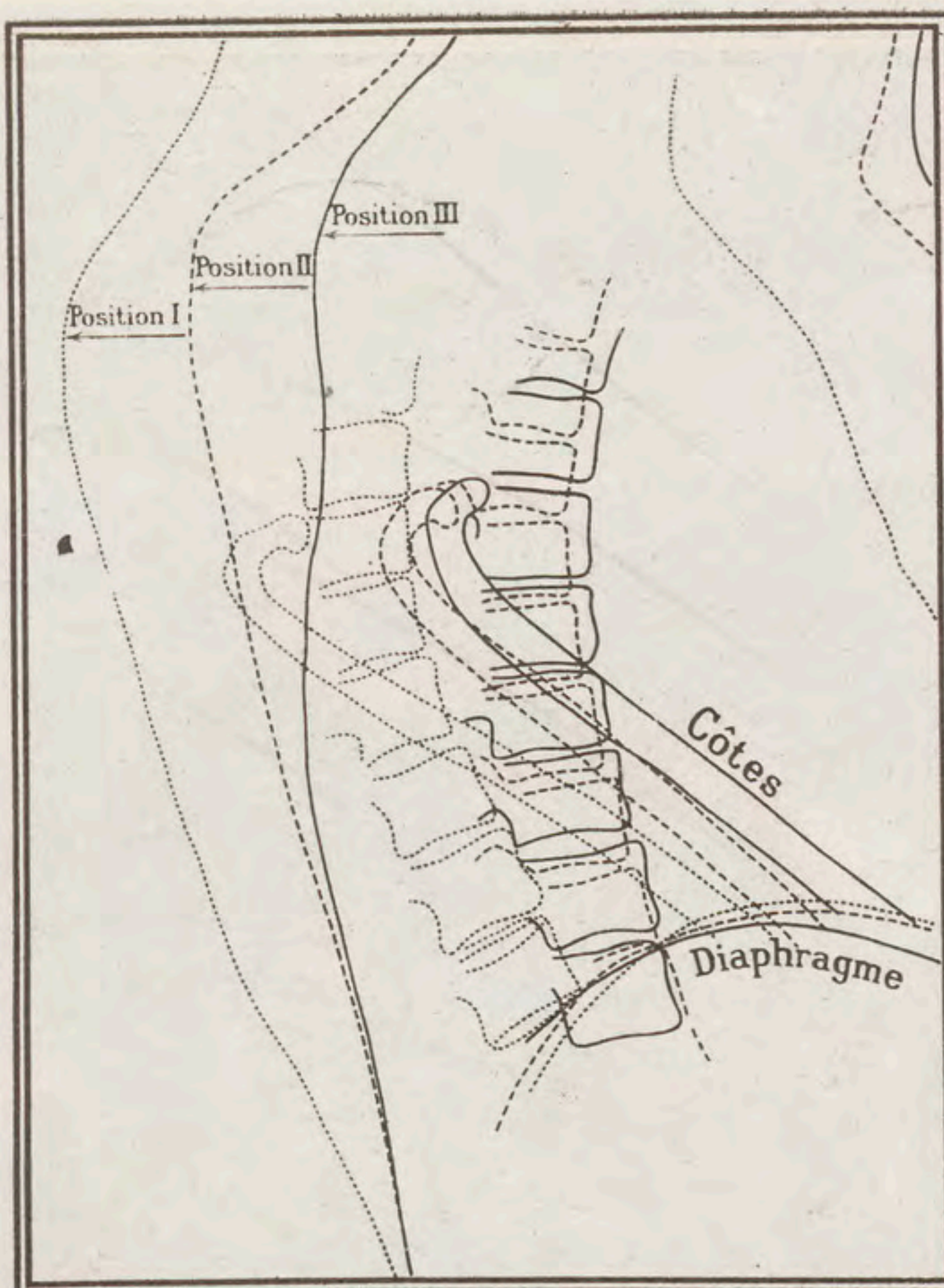


Fig. 4. — Positions du thorax sur les talons (I), droite (II), et sur avant-pieds (III). (Radiographies prises en position sagittale).

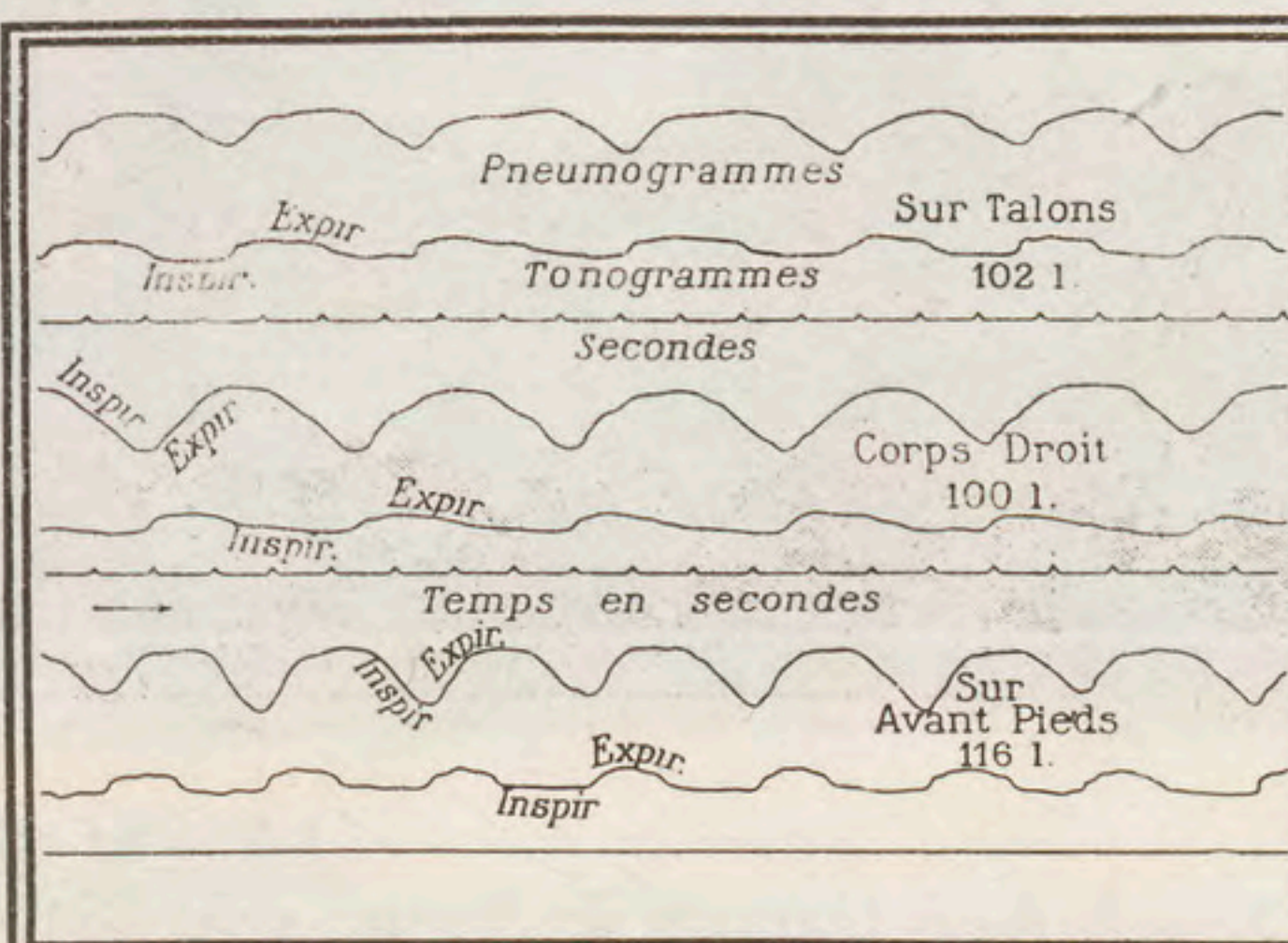


Fig. 5. — Tracés respiratoires thoraciques et ventilation pulmonaire suivant les attitudes du corps.

lières que le sujet s'est entraîné davantage à bien respirer.

Comment respirer. — On respire athlétiquement, et utilement, en scandant l'inspiration par l'élévation des bras, tendus de part et d'autre de la tête, ramenés ensuite

dans un mouvement de rotation (circumduction) le long du corps, pour l'expiration. La position debout sera légèrement inclinée en avant, le buste bien dressé. Et il faut que l'expiration soit très complète, pour vider les poumons du gaz carbonique, ce poison des muscles et du cerveau. L'athlète essoufflé succombe parce qu'il n'a point su, ou n'a pas pu éliminer tout le gaz carbonique en fermé dans sa poitrine.

La combinaison des attitudes et la durée des exercices respiratoires varient suivant l'âge et le sexe. On ne saurait les détailler ici, dans le cadre étroit d'un article de journal.

Respiration thoracique. — L'essentiel est que l'athlète respire par le seul jeu de son thorax, en laissant son abdomen au repos.

L'attitude bien droite, versant un peu en avant par contraction des muscles du tarse, produit ce résultat.

Avec Gauthiez et d'Arsonval, nous avons montré qu'il y aurait même un avantage immense à observer l'attitude nettement penchée sur les avant-pieds, à s'entraîner en marchant sur la pointe des pieds et respirant profondément.

L'expérience alors montre ceci, qui est particulièrement édifiant :

Trois radiographies prises face à l'épaule, dans les attitudes sur talon (position I), ou verticale (II), ou sur avant-pieds (III), révèlent un redressement de la colonne vertébrale et des côtes : c'est dû à l'action des muscles qui, en outre, projettent le sternum en avant, et amplifient la cage thoracique. Les poumons peuvent donc s'épanouir.

D'autre part, on relève le tracé de cet épanouissement pulmonaire, au moyen des tonogrammes de la soupape buccale ; on y ajoute les tracés extérieurs de l'ampliation thoracique, ou *pneumogrammes*. Ces courbes vont en augmentant de profondeur de la première à la troisième des positions du corps. Et le volume d'air, qui a balayé les poumons, suit la même progression. En moyenne, l'attitude sur avant-pieds assure une ventilation supérieure de 30 %.

Effets de l'éducation respiratoire. — Il est clair qu'en passant dans les sommets des poumons, en si grand excès, l'air et l'oxygène font disparaître les germes tuberculeux ; ils assainissent ces nids à microbes ; ils accroissent la résistance de l'organisme en donnant aux cellules plus de vitalité. Et, sans autres démonstrations, comment douter que faute d'avoir surveillé l'état de ses bronches et des alvéoles, un champion du monde s'effondre inévitablement, et Suzanne Lenglen abandonne son match contre M^{me} Mallory ?

Professeur Jules AMAR.

ESCRIME

LUCIEN GAUDIN A SURCLASSÉ ALDO NADI

Par Joë BRIDGE

LE 30 JANVIER, AU CIRQUE DE PARIS, LE GRAND CHAMPION FRANÇAIS, LUCIEN GAUDIN, A BATTU, AU FLEURET, L'ITALIEN ALDO NADI PAR 20 TOUCHES A 11. CE FUT LE TRIOMPHE DE L'ESCRIME FRANÇAISE

JE vais d'abord vous raconter une petite histoire : « Il y avait une fois, un prestigieux danseur, d'une adresse, d'une grâce, d'une vigueur, d'une science et d'une fantaisie telles que le monde entier, haletant, déconcerté, ébloui, l'avait proclamé le roi des danseurs, et l'honorait à l'égal de ces demi-dieux antiques dont l'histoire, même de leur vivant, appartenait déjà à la Légende !

« Car ce prodigieux phénomène représentait, non seulement le robuste épanouissement d'un tempérament unique... Il portait en lui l'acharnement secret, le persévérant progrès, l'Idéal parachevé de toute une race

d'autres danseurs, leur science et leurs traditions séculaires...

« Il était comme l'apothéose d'un génie... comme le chef-d'œuvre étonnant, que le laborieux effort de ses aînés aurait amené patiemment à cette perfection surnaturelle, qu'il portait en lui comme un flambeau...

« Or, un jour, un autre danseur, jaloux de cette gloire éclatante, et fort surtout de sa jeune ambition, le défia...

« Et ce présomptueux rival, prenant dès l'abord ses ardents désirs pour des réalités, se mit à chanter, sur tous les tons, sa propre gloire, et pour donner confiance à ses partisans, les inonda de déclarations emphatiques, se

faisant fort de détrôner à lui tout seul le colosse aux pieds d'argile qu'il allait, en un tournemain, réduire en poussière !...

« Le combat (car cela dépassait, en envergure, la commune mesure des concours de danseurs)... le combat eut lieu !

« Le roi des danseurs, d'un premier bond, s'envola, comme il savait le faire, et l'on eut, à le voir planer, formidable, l'impression qu'il descendait, au contraire, sur la terre, et qu'il y apportait avec lui la Force, la Beauté et la Victoire éternelles...

« En vain cherchait-il à entraîner son rival avec lui, dans le tourbillon fantastique de sa danse éperdue !...



C'EST DE L'ESCRIME

A certains moments, les prises pouvaient donner l'impression d'appartenir plus à la boxe qu'à l'escrime, tant les corps à corps étaient nombreux.

« L'autre, essoufflé déjà, se contentait de sauter sans mesure, d'un pied sur l'autre, tournant lourdement sur lui-même, et s'accrochant désespérément au demi-dieu dont il tentait sans vergogne de briser le rythme et la limpide harmonie ! »

« Ce fut définitif, décisif et irrévocable... Quelques pirouettes, et des éclairs passagers d'inspiration commandant à tort et à travers le bouillant désir de ce jeune intrus ne par-

LA PREMIÈRE REPRISE

Sous la lueur blafarde des lampes oxhydriques, les deux champions, Lucien Gaudin (à gauche) et Aldo Nadi (à droite), se présentèrent. De gauche à droite, debout, autour de la planche : MM. Georges Trombert, président du jury, Lajoux, le professeur Rouleau et le chevalier Pini.

vinrent pas à faire pour lui le miracle qu'il attendait et qui devait le hausser au-dessus de sa seule force d'homme...

« Le roi des danseurs, d'un dernier coup d'aile, s'enfonça dans le ciel, très haut au-dessus de ce petit grand bonhomme, dont l'histoire, que je viens de vous raconter, vous dira qu'il est bien utile dans la vie de se connaître soi-même avant de méconnaître les autres ! »

Je n'aurai pas le mauvais goût d'insister sur cette parabole. Aldo Nadi est un fleuretiste extrêmement dangereux, mais beaucoup plus brusque que véritablement rapide, et cette brusquerie même le servit contre Gaudin, puisqu'elle lui permit de le surprendre et de lui placer deux coups droits à peu près imparables. Il a, de plus, une science parfaite du contre-temps et des parades contractées contre-de-sixte-quatre, contre-de-quatre-sixte, qui n'appartiennent qu'à son père et à lui, et qu'il emploie parfaitement.

Mais il aurait mieux fait de rester sur sa victoire heureuse d'Anvers, et surtout de triompher plus modestement.

Je suis un ami personnel de son frère Nedo, qui, lui, est un champion de très grande classe, et, de plus, un sportsman accompli... Je dois donc à l'amitié et à l'admiration que j'ai pour lui de mettre son jeune frère en garde contre cette intempérance de langage, cette présomption, cette fatuité qu'il eut le tort d'étaler, avant sa rencontre, dans les journaux sportifs italiens... La confiance en soi est un des secrets de la victoire... La morgue et la prétention sont, généralement, avant-coureurs de la défaite, et, de toutes

manières, cette défaite demeure sans excuse et inconsolable, si le vaincu n'a pas eu le tact... ou l'habileté de se préparer, à l'avance, une porte de sortie, vers la sympathie !

Aldo Nadi va partir rejoindre son frère en Amérique du Sud. Nedo lui apprendra aussi quelle tenue un gentleman doit avoir devant le public, et nous serons heureux de l'applaudir, de tout notre cœur, lui et l'école italienne qu'il a la lourde charge de représenter, quand il aura compris avec quel tact et quelle modestie un champion doit tout d'abord savoir se présenter lui-même.

Gaudin opposa à la mauvaise volonté de son adversaire un calme imperturbable, et nul autre que lui n'aurait pu parvenir à imposer son jeu à un partenaire bien résolu à n'en pratiquer aucun...

Il fut *lui-même*, surtout pendant la seconde reprise !... Il fut le Champion !

Le grand match du Cirque de Paris prouve, d'éclatante manière, que le grand public peut venir aux *combats* d'escrime et qu'il y prendra goût tout autant qu'à la boxe même, qui, pendant de longues années, nous avait supplantés et étouffés...

Mais la boxe et l'escrime de combat se ressemblent maintenant comme deux sœurs... Il suffit donc de rayer des spectacles populaires l'art minutieux, subtil et léger du fleuret, que les seuls vrais connaisseurs peuvent apprécier, de très près, en *assauts* et en salles de petites dimensions.

Le sabre, au contraire, où les attitudes sont magnifiques, et l'épée surtout... l'épée de combat à pointe d'arrêt, exécutée ardemment par deux *athlètes*, jugée rapidement par des arbitres clairvoyants, chaque touche



UNE FENTE DE GAUDIN

Au cours de la première reprise, Lucien Gaudin toucha 10 fois contre 6 à l'actif d'Aldo Nadi. Voici l'ordre de ces touches : Aldo Nadi, 1 ; Gaudin, 2, 3, 4 ; Nadi, 5 ; Gaudin, 6, 7, 8, 9 ; Nadi, 10, 11, 12 ; Gaudin, 13 ; Nadi, 14 ; Gaudin, 15, 16. Bien des touches ne furent pas admises !

étant clairement annoncée, clairement affichée par un speaker, l'épée, dans toute sa belle et robuste simplicité, voilà l'avenir des armes françaises... C'est le fleuret qui formera les artistes et les dilettantes de l'escrime... Mais c'est l'épée qui les poussera vers le grand public et qui les imposera à la foule, à cette foule ardente, vibrante, passionnée et tumultueuse qui trépignait, l'autre soir, d'enthousiasme, au spectacle merveilleux et inattendu que lui ont donné, pour saluer leur réveil, les beaux et loyaux escrimeurs de France !

Joé BRIDGE.

CE QUE FUT LA SOIRÉE — Par J. JOSEPH-RENAUD —

ELLE restera historique cette séance magnifique, telle que la France n'en avait pas vue depuis les grands tournois internationaux organisés par le *Figaro* et la Société d'Encouragement, en 1896 et 1897 !... A la suite de la circulaire Bonneval, de bonnes âmes disaient l'escrime défunte. Or, M. Bonneval est défunt comme mon dernier article le prévoyait !... Et l'escrime vit, rayonne, respire !...

Le Cirque de Paris, dont on craignait les dimensions pour une séance d'escrime fut trop petit devant la foule des fervents de notre sport national !... On a refusé plus de quatre mille personnes !... Et le public, terriblement tassé, a suivi avec enthousiasme les passes d'armes. J'entends par public non seulement les initiés des premiers rangs, mais même celui des petites places qui, sans cesse, a crié, applaudi, déliré, sifflé même...

Mais cela, nos lecteurs déjà le savent,

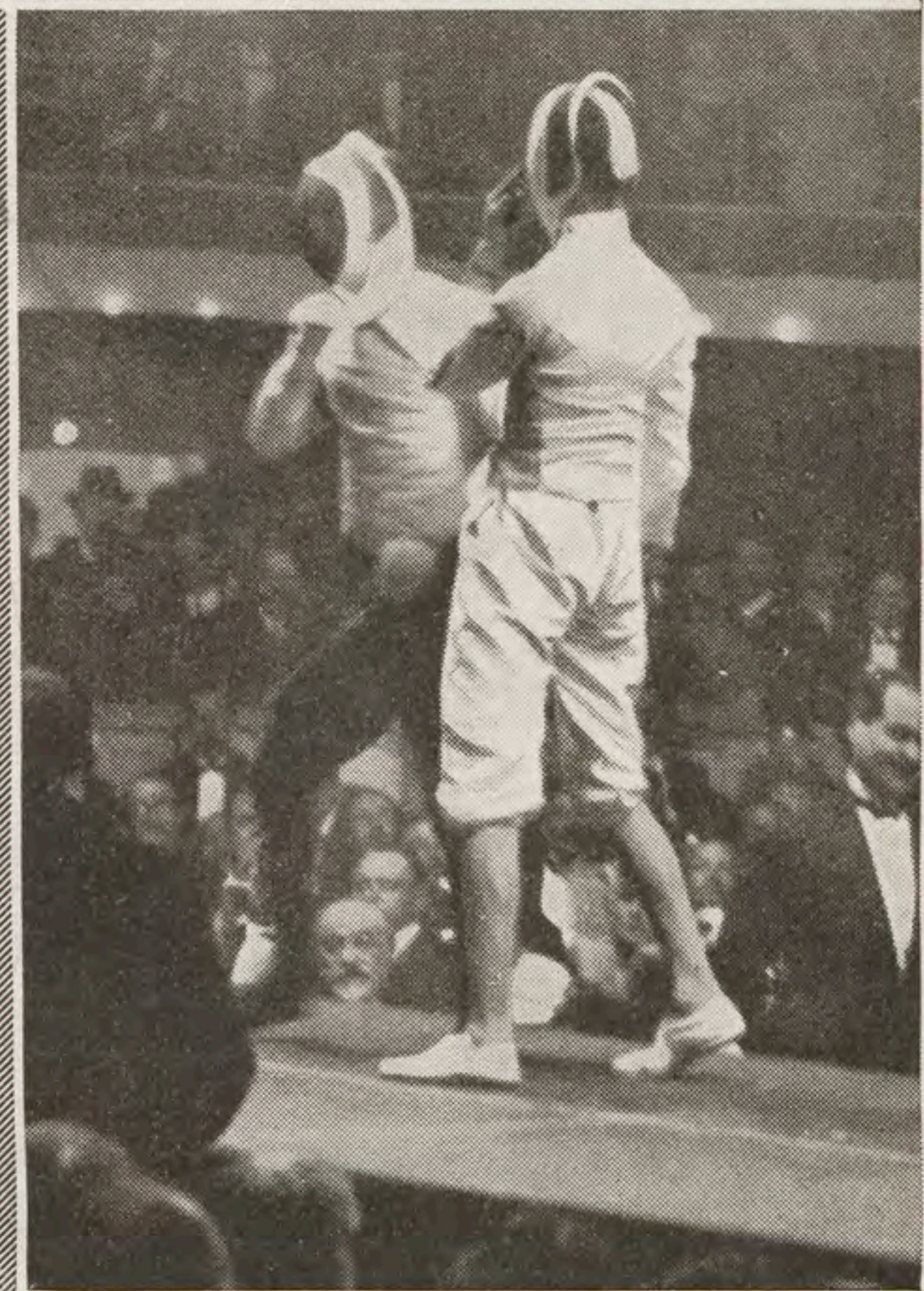
grâce aux quotidiens. Nous allons examiner, au point de vue technique, les diverses rencontres de cette soirée historique...

Elle commença très honorablement par un assaut de fleuret entre les maîtres Sel et Norbert Tilloy. Quelques jolis coups de part et d'autre, mais du « cafouillage » dans le combat rapproché... Il est regrettable qu'on sache de moins en moins bien soutenir la phrase d'armes. Au lieu de se relever en parant la riposte, l'attaqué reste trop souvent fendu en remisant au petit bonheur et plusieurs fois, ou bien il se colle à l'attaqué pour interrompre le débat...

Un peu surpris, au début, par la vigueur et la vitesse de M. Jacquet, capitaine des équipes suisses, M. Anspach, capitaine des équipes belges, a repris vite l'avantage, et, beaucoup plus expérimenté que son adversaire, l'a dominé très aisément jusqu'à la fin. Nous reverrons avec plaisir M. Jacquet qui a besoin d'acquiescer l'habitude des matches devant un grand public. Le jury, présidé par M. Armand Massard, avec une autorité réelle (et non pas seulement apparente !), n'a pas commis la moindre erreur.

Ensuite, M. Seligman, un des plus anciens et plus réputés escrimeurs de Londres, s'est fait beaucoup applaudir, au sabre, contre M. Van Blyenburg, directeur de l'École d'Escrime d'Utrecht, qui est sans cesse sur la brèche, aux trois armes, et tire toujours avec même brio et même correction.

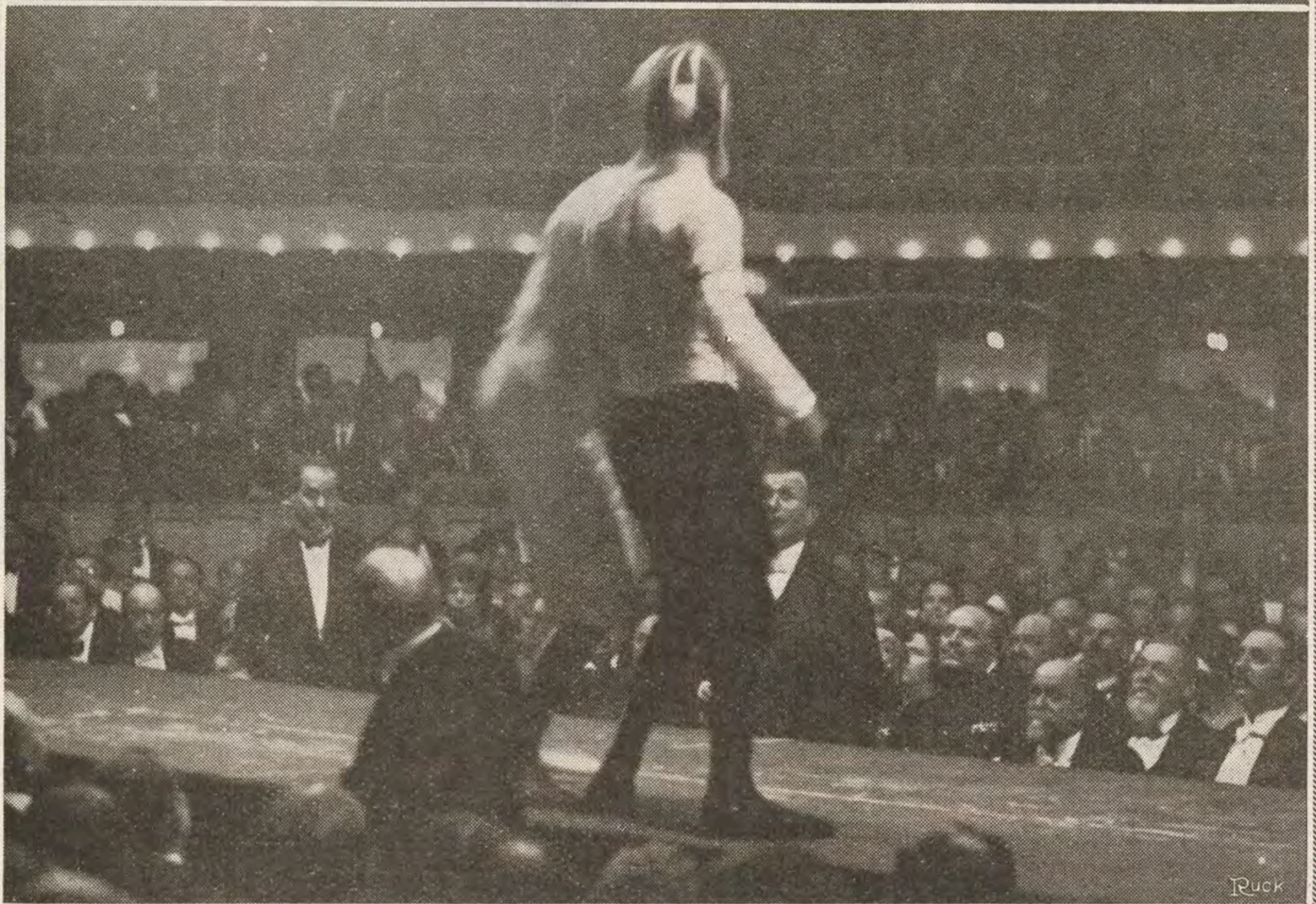
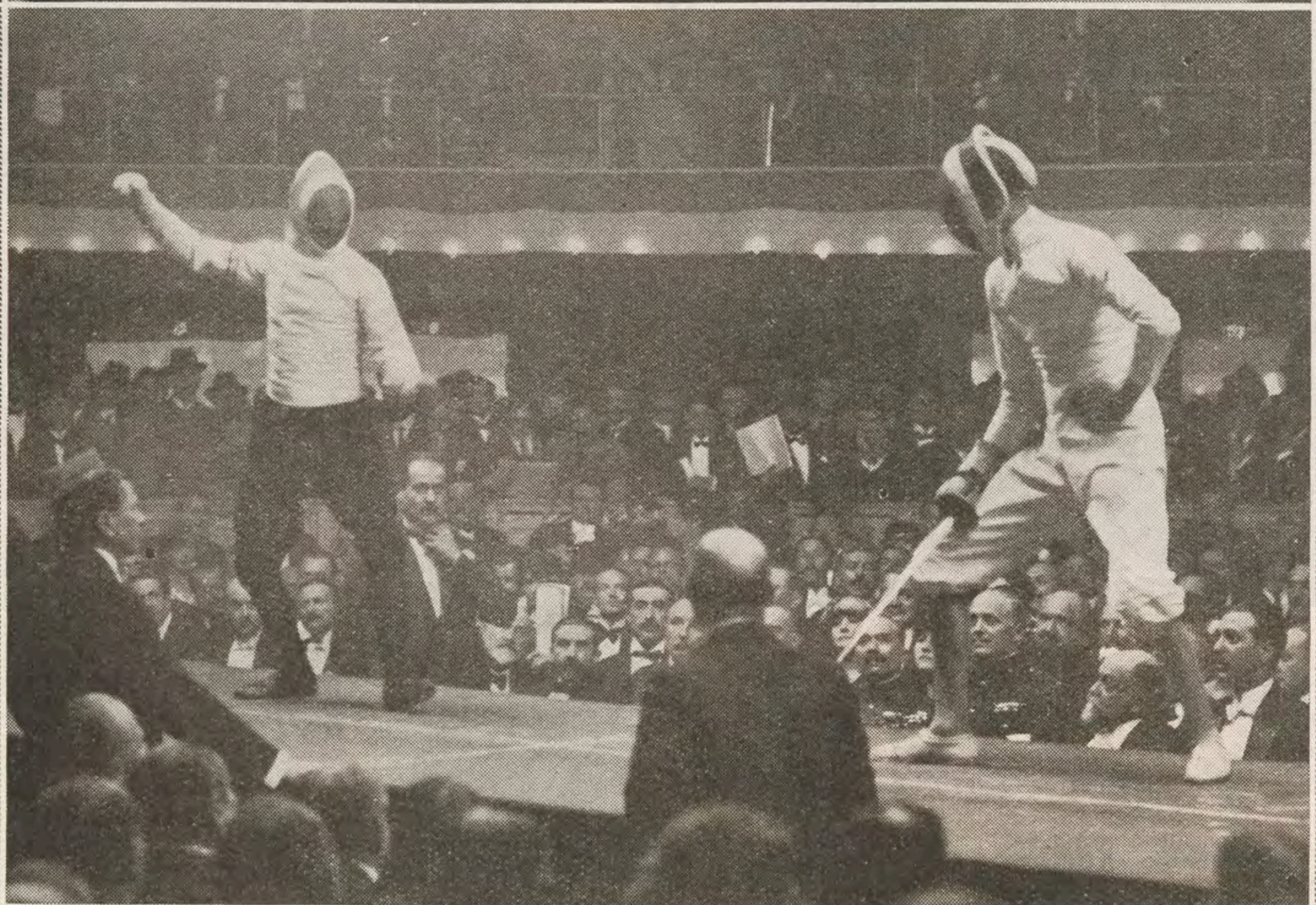
Puis l'assaut le plus classique, le plus joli de la soirée, eut lieu à l'épée entre deux excellents amateurs parisiens, MM. Lafontan et Ducret. Il fut disputé avec un acharnement, une correction, un brio, qui passion-



CONTESTATION

Le champion italien Aldo Nadi ne se montra pas très beau joueur niant souvent l'évidence. Mais les juges avaient parfois la vue basse.

nèrent le public. M. Lafontan, très en ligne suivant la méthode Baudry, sembla devoir gagner. Puis, M. Ducret regagna le terrain perdu et, alors que le « score » était neuf à neuf, réussit le coup final, grâce à une prise de fer en quarte, suivie, sur le dérochement, d'une magistrale septime liée. Le jury était présidé par M. Lajoux, un des meilleurs juges d'escrime qui soient, avec, cette fois encore, la plus réelle autorité.



QUELQUES PHASES DU MATCH

Au cours de la seconde reprise, Aldo Nadi ne porta — officiellement ! — que 5 touches. Voici l'ordre, selon le jury : L. Gaudin, 17, 18 ; A. Nadi, 19 ; L. Gaudin, 20 ; A. Nadi, 21 ; L. Gaudin, 22, 23 ; A. Nadi, 24, 25 ; L. Gaudin, 26, 27, 28 ; A. Nadi 29 ; Gaudin, 30 et 31.

Après une très remarquable reconstitution d'escrime historique, dont tout l'honneur revient à M. Aimé Simon-Girard, ce fut le grand match.

Il s'est terminé par la victoire nette, indiscutable, de notre champion. Victoire obtenue, selon moi, avec plus d'éclat encore par la qualité des armes, par la « manière » de Lucien Gaudin que par le nombre des touches. Car, moins généreux que M. Trombert, je n'accorde à Gaudin que *trois à quatre touches* d'avantage, au plus ! Cet avantage, il l'a pris presque dès le début, et l'a conservé. A aucun instant, il n'a été rejoint. L'assaut aurait pu continuer une heure de plus, il pourrait recommencer demain que le résultat serait le même...

Examinons, maintenant, la façon dont les deux adversaires ont tiré :

M. Aldo Nadi est long, mince, très élégant en garde. Il a la pointe extrêmement fine et il trompe le fer avec une aisance remarquable. Mais il m'a semblé craindre beaucoup les coups au bras qui, selon le nouveau règlement, sont valables si le bras est replié. Peut-être, est-ce pour cela qu'il tenait le bras sans cesse allongé, ce qui lui enlevait de la vitesse dans l'attaque...

Il a réussi des trompements de toute beauté, filant entre les parades de Gaudin avec une surprenante aisance, et quelques belles parades-ripostes, notamment une septime enveloppée et dégagée vraiment magnifique. Mais après chaque attaque, il remisait tenacement, à faux d'ordinaire, plusieurs fois, et se jetait en corps à corps pour interrompre la phrase. Si ce grand assaut fut heurté, décousu, assez laid, ce fut surtout grâce à lui... Et puis, il a protesté, de parti pris, contre les décisions du jury. Cela non seulement dans les diverses occasions où, à mon avis, elles furent très discutables, mais *toujours*, obstinément... Il était d'ailleurs monté sur la planche très énervé...

C'est encore un jeune tireur. Il a des moyens exceptionnels et beaucoup d'avenir. Regrettons d'ailleurs qu'il aille professer au Brésil où il ne trouvera peut-être pas de nombreuses occasions d'entraînement.

Gaudin, plus maître de lui, souriant, a suivi une tactique meilleure dans la deuxième partie que dans la première durant laquelle il a été un peu long à « trouver le joint »...

Pendant les dix premières touches, il a arrêté trop souvent ; l'arrêt était contre indiqué sur un adversaire qui, en raison de sa garde, avait le bras très tendu au départ !

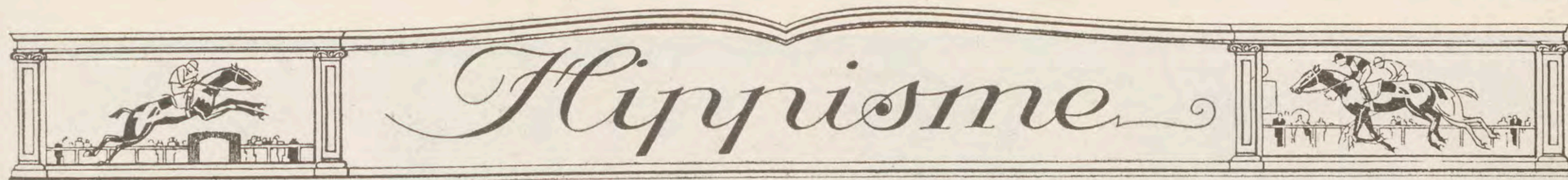
D'autre part, notre champion paraît nerveusement et *trop tôt* ; il ne réservait pas sa parade pour la finale, ce qui nuisait à ses ripostes et permettait des remises ; même, il lui est arrivé, au moins une fois, et peut-être deux, de se faire toucher en *parant avant que la lame adverse ne soit à portée* !...

Dans la deuxième partie, plus confiant, il a renoncé aux arrêts et attendu les finales, ce qui non seulement lui fit réussir plusieurs foudroyantes ripostes dessus et dessous après quarte, mais le débarrassa des remises adverses... Il a, avec même succès, employé son allonge que dans la première partie il avait insuffisamment utilisée...

Il aurait dû, à mon avis, employer davantage le coupé qui, une fois, lui permit, — ce fut le plus beau coup de l'assaut ! — de passer si magistralement par dessus les doubles contres dans les deux lignes de Nadi... Gaudin est un des très rares escrimeurs actuels qui savent manier le coupé ; et cet excellent procédé d'attaque et de riposte, trop oublié aujourd'hui, est spécialement pratiqué contre les Italiens.

On nous avait trop assuré que Nadi était une « galette » et que notre champion gagnerait si aisément que c'en serait dérisoire !... Le choc de l'amateur italien a été, au contraire, fort redoutable ! Aucun de nos jeunes tireurs ne l'eût soutenu comme Gaudin l'a fait ; et si, au lieu de fleuret, il se fût agi d'épée, la supériorité du représentant de l'escrime française eût été plus nette encore.

J. JOSEPH-RENAUD



LE MEETING DE NICE

Par SAINT-GEORGES

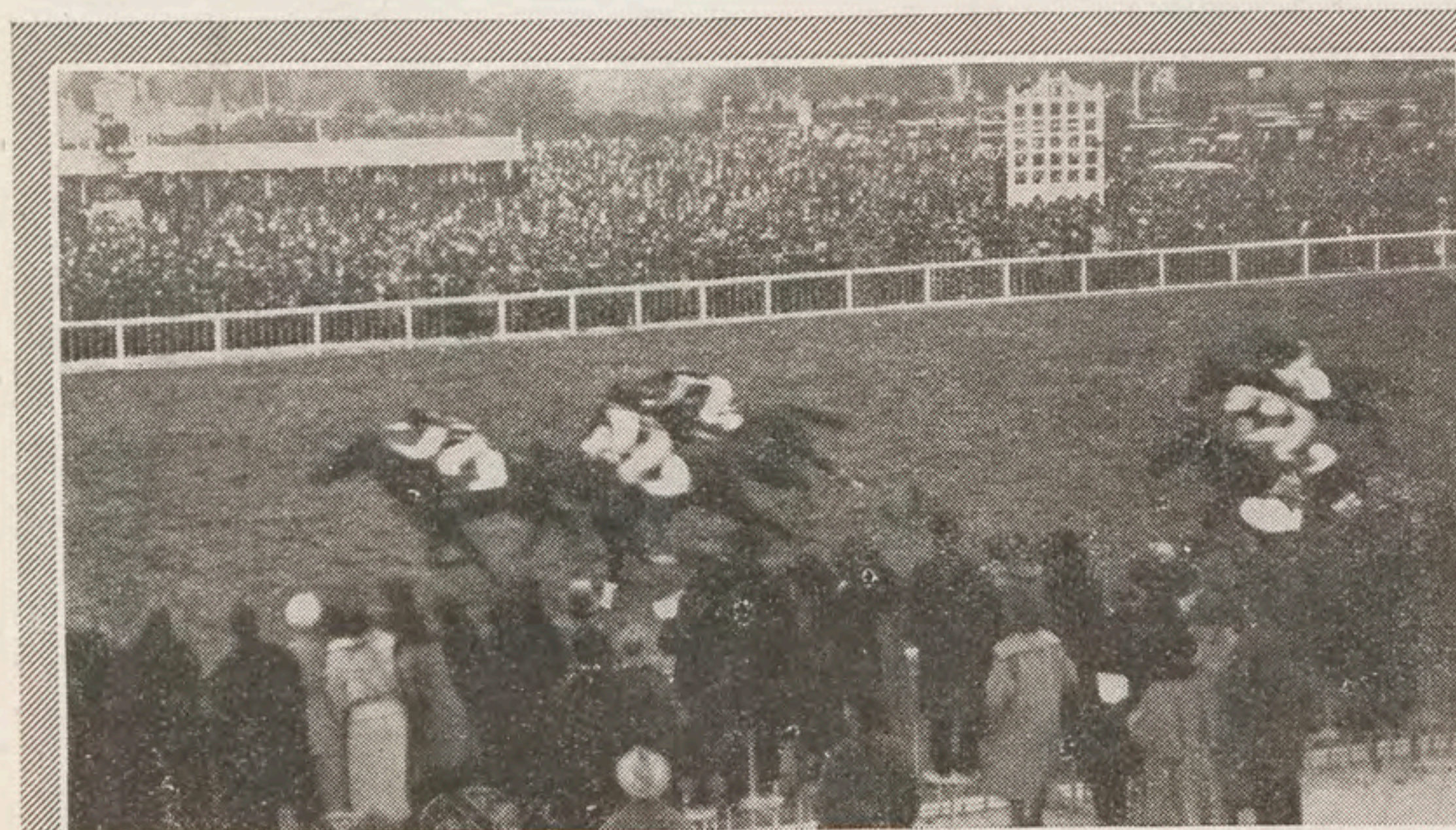
A MARSEILLE, BASSAN TROUBLE LA FÊTE — COQ GAULOIS ENTAME LA SÉRIE — A NICE, COURCY, BRAVE, CHARABIA, L'YSER, TOUTE LA LYRE — LE DUC DECAZES AYANT BEAUCOUP SEMÉ...

La glorieuse incertitude a déçu toutes les espérances. Les antagonistes de l'écurie Decazes avaient voulu compter encore sur la mauvaise chance qui peut poursuivre la Maison la plus formidable et la plus judicieusement menée. Cracks steeple-chasers, cracks-trainors, cracks-jockeys, rien n'a craqué, tout a craque-craqué. Il y avait eu cependant une ombre au premier tableau. Le Prix du Parc Borély, à Marseille, semblait ne pouvoir échapper à la coalition Coq Gaulois, M. l'Interprète et Gribouille. On avait compté un peu trop vite sans Bassan, bien plus à son affaire sur les haies que le vieux gris ou que Héros XII, lequel eût été mieux inspiré d'attendre la réouverture d'Auteuil, champ de ses exploits. Au-dessous de lui-même, à Enghien, comment eût-il pu être lui-même sur ces pistes de vitesse du Midi. Bref, M. l'Interprète a succombé contre Bassan. Le Glaive vengea aussitôt cette défaite dans un steeple-chase handicap de 20.000 francs. Dans le Prix Masséla, 50.000 francs, le duc Decazes mit en ligne Coq Gaulois, M. l'Interprète et Patrocle. Pochard fit une course superbe, malheureusement pour lui, une course en tête, et peut-être eût-il eu plus de ressources à opposer à la fin

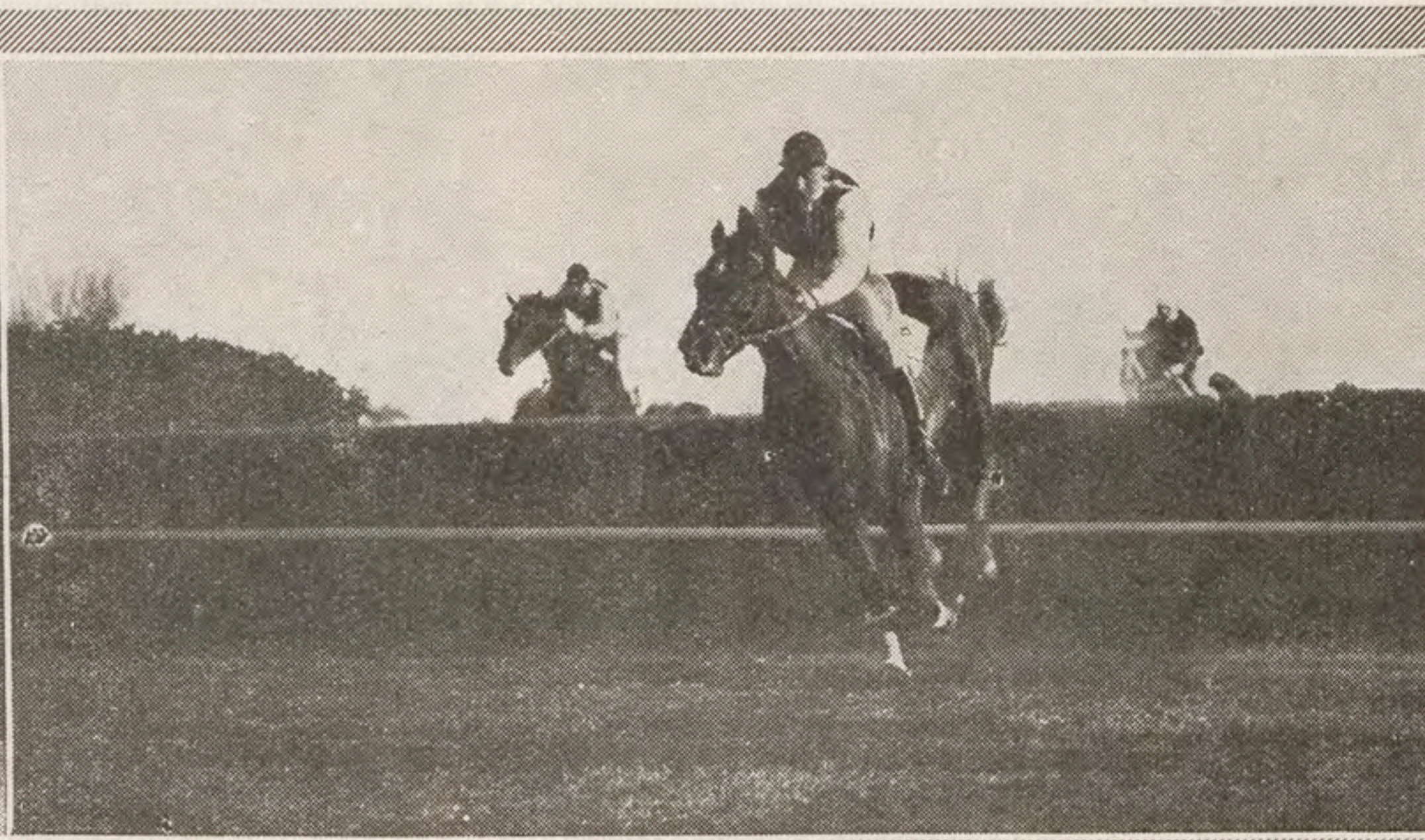
à Coq Gaulois s'il avait été mieux ménagé. Le vétérinaire vint le régler dans sa longue action et conserva sans peine une demi-longueur.

A Nice, l'écurie Decazes ne devait plus connaître l'échec dans les courses importantes. Après une première bouchée de Crafty Boy dans le Prix des Jasmins, Courcy s'adjugea la première grosse allocation du meeting, le Prix de Monaco, 25.000 francs. Les plus beaux succès seront pour les chevaux qui portaient naguère la casaque Liénart et dont Jean Lieux a conservé l'entraînement. Courcy est un hongre de six ans, par Macdonald, qui a toutes les caractéristiques d'un steeple-chaser. En la circonstance, il a vu la chance couronner sa forte silhouette car Saint-Quentin qui était son plus redoutable adversaire est tombé au mur alors qu'il allait à merveille. Anachronisme n'a pu être qu'assez mauvais second, et Rossator, troisième, n'a pas accusé un retour de forme. Il n'en a pas été de même de Suavita qui après de longs mois de veulerie a paru retrouver la qualité des meilleurs jours, au point de la faire considérer comme un outsider possible dans l'épreuve capitale.

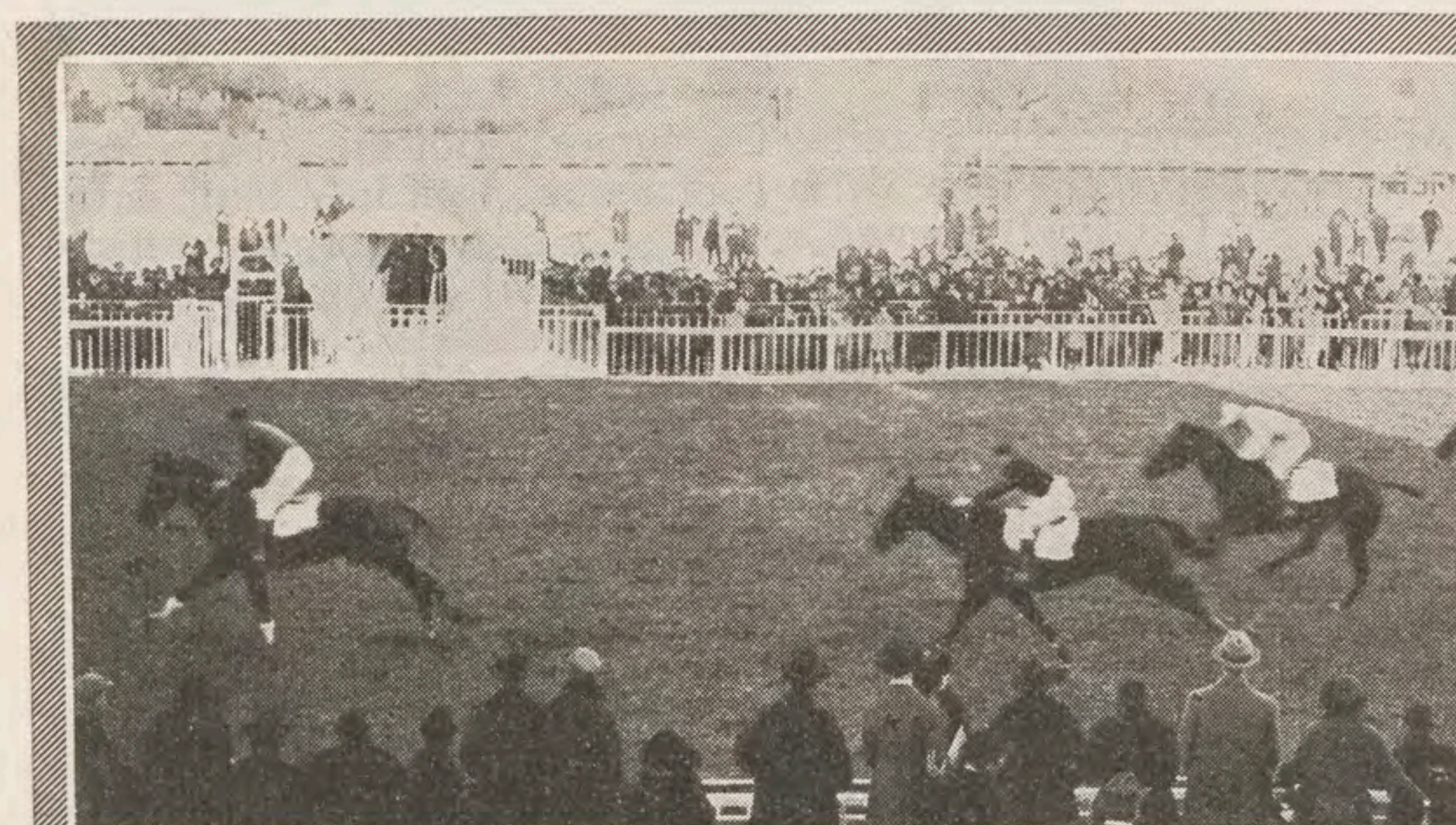
Charabia avait débuté à Marseille. Couplé avec Sout, il a le mieux



ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE LA VILLE DE NICE (steeple-chase, 4.400 m.), 125.000 fr., Nice, 22 janvier. — Le signal était donné dans de bonnes conditions; en face, la course se dessinait, et, au tournant de la mer, Brave, toujours en tête, était suivi par L'Yser et Absidea. Dans la ligne droite, Brave, L'Yser, Absidea entamaient la lutte; sur le plat, L'Yser, au duc Decazes (Gaudinet), prenait le meilleur.



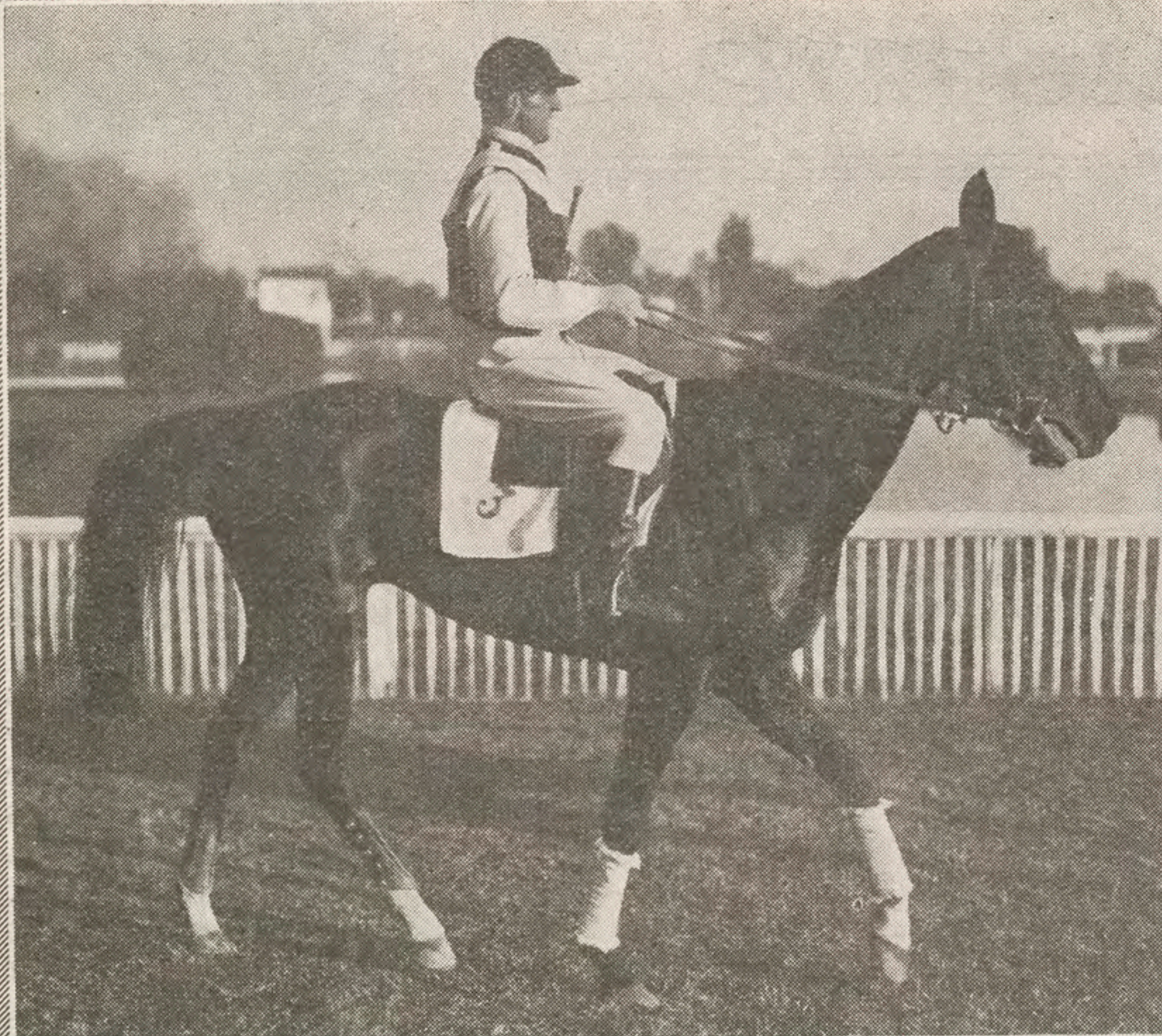
BRAVE, SAUTE EN TÊTE LA DERNIÈRE HAIE DU PRIX DE MONTE-CARLO (haies, 5.000 m.), 80.000 fr., Nice, 15 janvier. — Anachronisme, Manus, Phœnicia et Bassan se sont élancés en tête. Aux tribunes, Manus était devant Brave. En face, Brave passait en tête. Dans la ligne droite, Bassan fournissait un effort, mais, le poids se faisait sentir, et Brave, au duc Decazes (Head), l'emportait de trois longueurs.



ARRIVÉE DU PRIX DU CAP FERRAT (steeple-chase, 3.500 m.), 8.000 fr., Nice, 19 janvier. — De suite en tête, Spoda, à M. Rannuci (W. Mitchell), a eu constamment derrière lui Le Français et Porphyre; au tournant de la mer, le leader était repris un court instant, puis il repartait peu après et laissait facilement à plusieurs longueurs Le Français, qui, pour sa part, pouvait garder la seconde place.

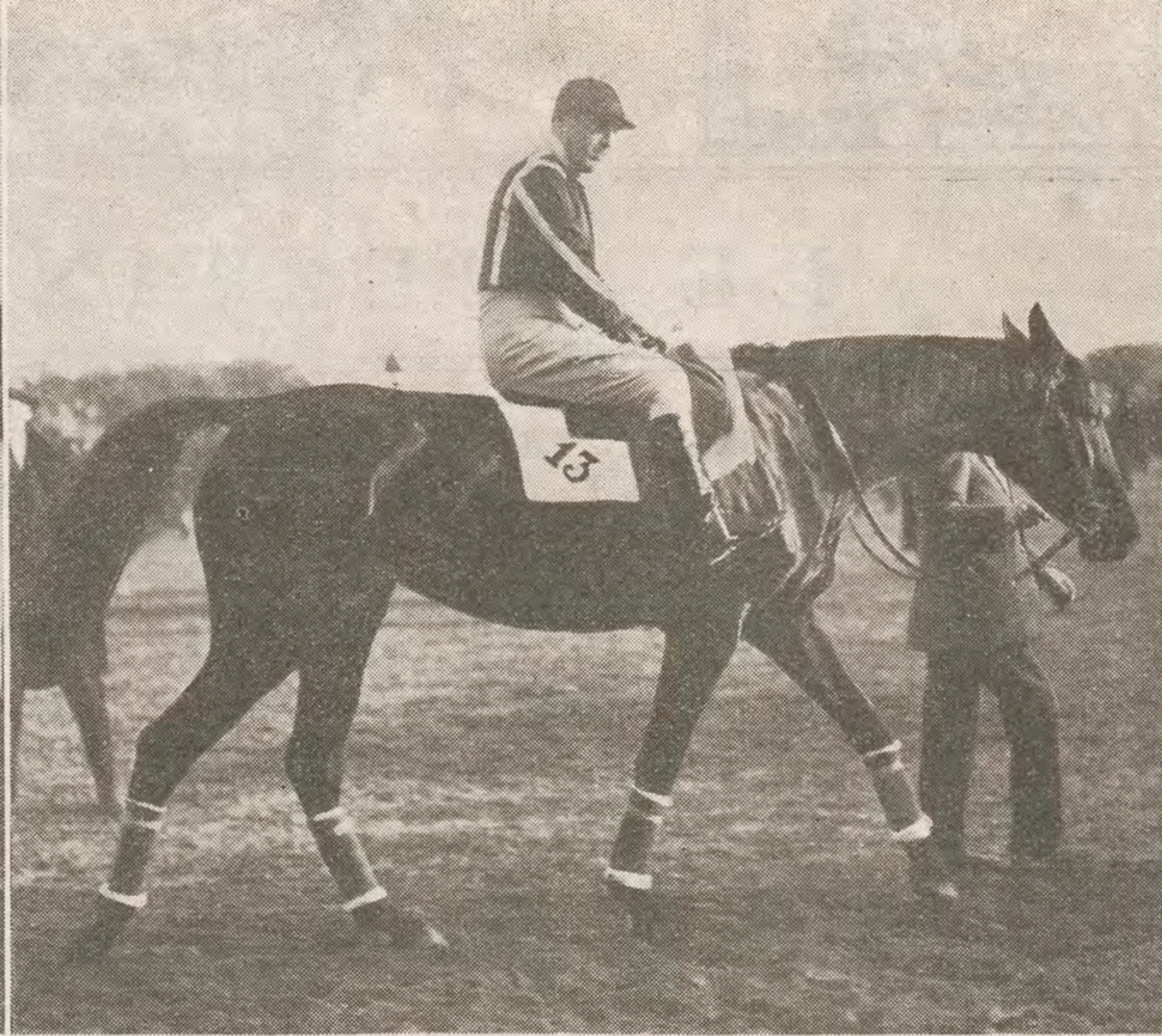


ARRIVÉE DU PRIX DES JASMINES (haies, 3.000 m.), 7.000 fr., Nice, 7 janvier. — Tuberoze, Bergame et Américain ont tout d'abord suivi Crafty Boy; en face, Ramoneur, Phœnicia et Bergame se plaçaient derrière Crafty Boy et Tuberoze. Dans la ligne droite, Crafty Boy, au duc Decazes (Barré), gardait sans peine l'avantage sur Phœnicia que suivaient Ramoneur et Collier.



BRAVE

Brave, par Hélicon et Bia, appartenant au duc Decazes, monté par W. Head, vainqueur du Prix de Monte-Carlo (grande course de haies) 80.000 francs, 5.000 mètres, disputé à Nice, le 15 janvier



ABSIDEA

Absidea, par Absolute et Idéline, appartenant à M. G. de Montel, monté par R. Sauval, gagnante du Prix Masséna (steeple chase), 8.000 francs, 4.000 mètres, disputé à Nice, le 15 janvier.



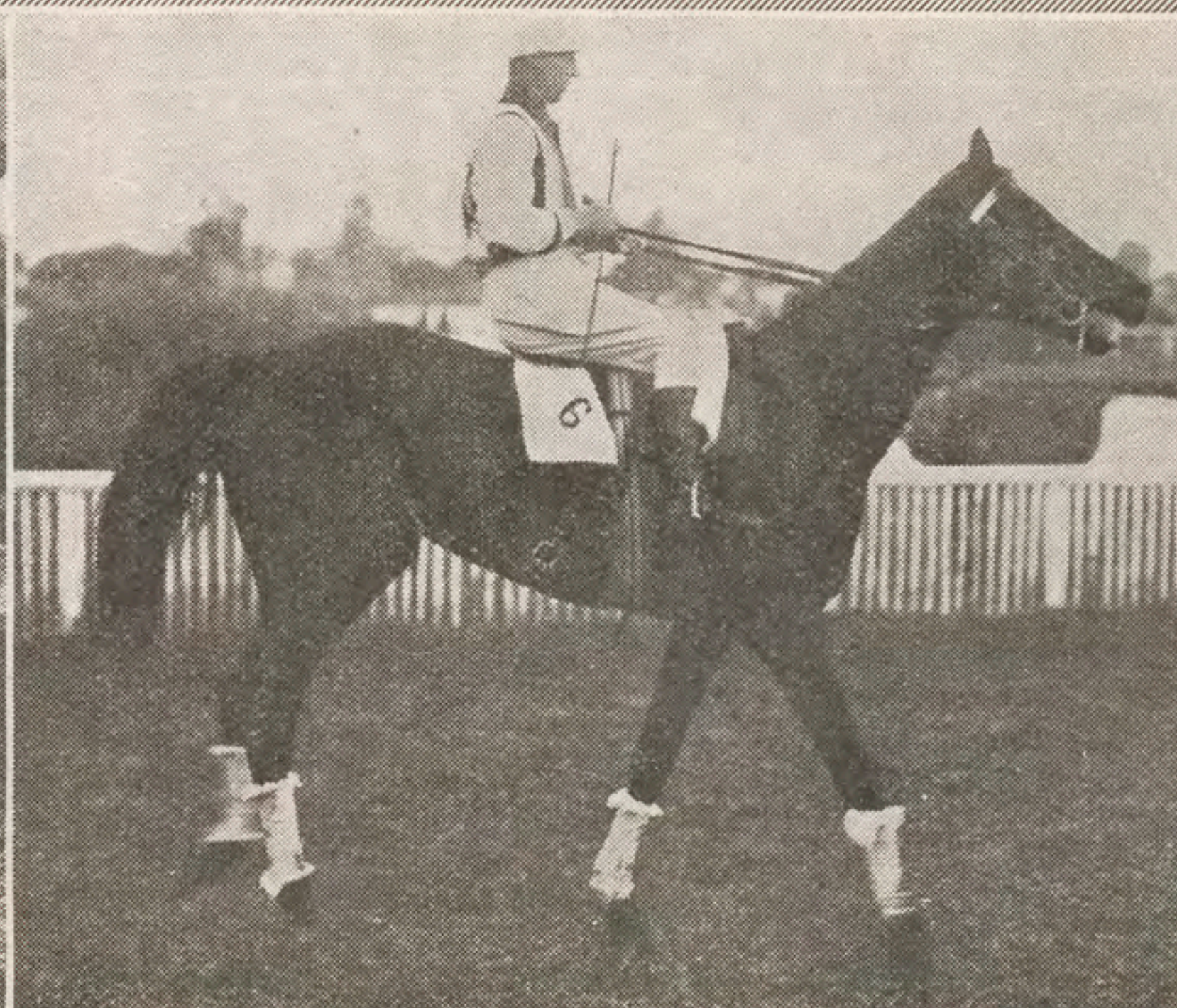
COURCY

Courcy par Macdonald II et Conchita, appartenant au duc Decazes, monté par L. Barré, entraîné par Charles Barillier, gagnant du Prix de Monaco (steeple chase), 25.000 francs 4.000 mètres, disputé à Nice, le 8 janvier.



Le DUC et la DUCHESSE DECAZES

Les couleurs du duc Decazes ont remporté de multiples succès au meeting de Nice. Elles étaient représentées par Brave, l'Yser, Courcy, Elseneur, Hélogalabus, etc.



MANUS

Manus, par Radis Rose et Manon, appartenant au comte d'Estournel, monté par Zambelli, gagnant du Prix de S. A. S., le prince de Monaco (haies), 10.000 francs, 3.000 mètres, disputé à Nice, le 19 janvier.

défendu les intérêts de la Maison, car Barré a dû l'amener pour avoir raison de Philhellène et Bataillant dans le Prix de la Digue.

Le jeudi suivant, Spada achève de poser sa candidature au Grand Prix de la Ville de Nice, en gagnant le Prix du Cap Ferrat. Il est des animaux nés sous une mauvaise étoile. Ce cheval (un des derniers Saint-Damien) que Count a pris tant de temps à remettre aura le pire destin. Opposé très fermement aux représentants du duc Decazes dans le Grand Prix, il se brisera une jambe postérieure à une simple haie et devra être abattu. On n'aura même pas pu se rendre compte de ce qu'il aurait été capable de faire dans la course, ayant disparu trop tôt. Saint-Héliér est tombé et la course s'est réduite ainsi à onze compétiteurs courant toute leur chance. Haliotis a été monté à tombeau ouvert, et quand il en a eu assez du train extravagant, son jockey a employé une manière forte qui a indigné. Héros XII et Dorvelle n'ont pas sauté adroitement la première rivière que Brave et Spada l'ont franchie avec désinvolture. Brave, Absidea, Héros XII, Suavita, Pochard ont suivi le leader tandis que l'Yser s'attardait devant Coq Gaulois en queue et n'ayant jamais l'air d'être à son affaire. Nice n'est pas son hippodrome. Après la chute de Saint-Héliér au mur, Brave suivait Haliotis, le dépassait à la rivière et emmenait

Absidea, Héros XII, Suavita. La jument italienne allait aussi bien que Brave et l'issue de la course était bien incertaine entre eux quand Gaudinet amenait en l'Yser le cheval qui patiemment monté vient plein de ressources. Il mettait d'accord Brave et Absidea qui finissaient dans cet ordre derrière le fils d'Ex-Voto. Cette victoire et cette place de Brave doivent porter à 375.000 francs environ le montant des prix gagnés par le duc Decazes au cours des meetings de Marseille et de Nice. Il serait intéressant de revoir Absidea à Auteuil contre ses vainqueurs du 22 janvier, car il est probable que la remarquable jument italienne qui aurait peut-être gagné le Grand Steeple-Chase de Paris, sans accident, doit être plus à l'aise sur les longues lignes droites d'Auteuil. Brave rehausse le mérite de sa course par le fait qu'il débutait sur les gros obstacles dans une course longue et à train soutenu. Il a fait battre Absidea au profit de l'Yser. Quant à Héros XII et Suavita, ils furent sans cesse bien en course.

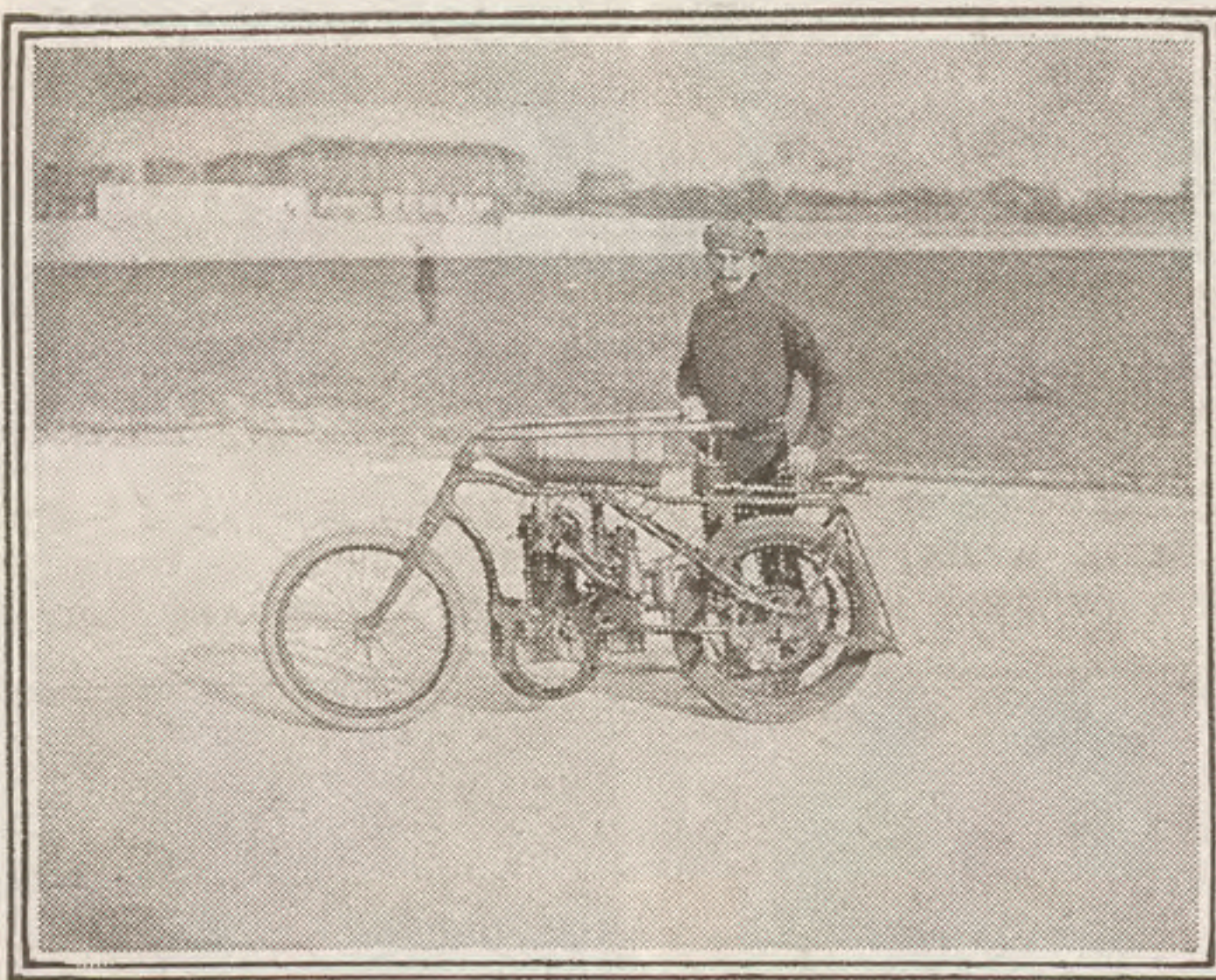
Cependant, Pau continuait la marche ascendante de son programme. Une course de haies de 10.000 francs revenait à Dan IV, à M. Olry-Roederer, battant Total Inconnu et un lot nombreux. Les turfmen de Paris se reposent, mais les steeple-chasers demeurent sur la brèche.

SAINT-GEORGES.

La revue Du mois



1^{er} janvier. — UNE TOUCHE GROUPÉE AU COURS DU MATCH F. C. LYON-A. S. FRANÇAISE JOUÉ A LYON. LES LYONNAIS TRIOMPHÈRENT PAR 33 POINTS A 0.



L'EX-ENTRAINEUR MOTOCYCLISTE SIGONNAUD EST MORT DES SUITES D'UNE LONGUE MALADIE. IL FUT LE PACEMAKER DE TOM LINTON ET D'AUTRES GLOIRES.



UN MATCH DE SÉLECTION EN VUE DE FRANCE-BELGIQUE METTAIT AUX PRISES LES JOUEURS DE PARIS ET DE PROVINCE. ILS FIRENT MATCH NUL, 1 A 1.



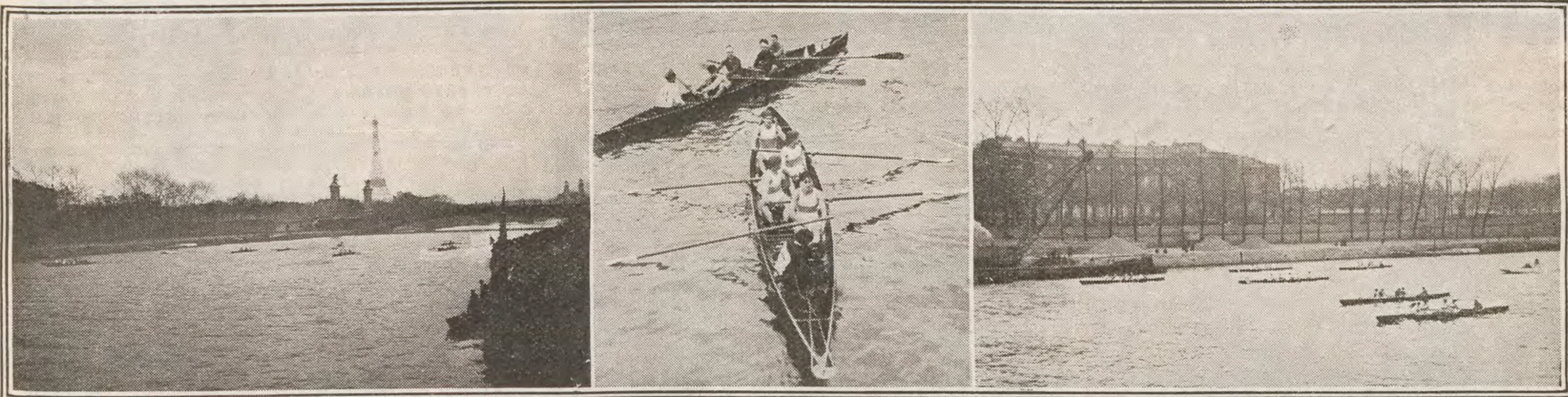
L'ÉQUIPE DE HOCKEY SUR GLACE DE CHAMONIX RENCONTRAIT, SUR LA GRANDE PATINOIRE, LE TEAM DE GENÈVE; CHAMONIX GAGNAIT PAR 9 BUTS A 0



2 janvier. — L'OLYMPIQUE RECEVAIT A BERGEYRE, LE R. C. DE STRASBOURG. LES JOUEURS DE L'OLYMPIQUE, NETTEMENT SUPÉRIEURS, TRIOMPHÈRENT PAR 7 BUTS A 0.



LES SCOLAIRES FRANÇAIS ONT RENCONTRÉ AU STADE JEAN BOUIN LES ÉCOLIERS ANGLAIS. LES ANGLAIS TRIOMPHÈRENT DE JUSTESSE PAR UN BUT A 0.



8 janvier. — LA COUPE DU JOUR DE L'AN, MALGRÉ LA LUTTE INTÉRESSANTE FOURNIE PAR LES ÉQUIPES; N'AVAIT PAS ATTIRÉ LA GRANDE FOULE SUR LES BERGES DE LA SEINE. L'ÉPREUVE, QUI SE DISPUTAIT ENTRE LE PONT DE L'ALMA ET LE PONT DE LA CONCORDE, VIT LA VICTOIRE DE LA S. N. BASSE-SEINE EN JUNIORS, ET L'AVIRON VILLENEUVOIS EN SENIORS. — DE GAUCHE A DROITE: L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR EN SENIORS, L'ÉQUIPE DE VILLENEUVE-SUR-LOT; L'ARRIVÉE DES JUNIORS.



LES ÉQUIPES DE RUGBY DU STADE POITEVIN ET DU BIARRITZ-O. SE SONT RENCONTRÉES A POITIERS. LES BIARROTS GAGNÈRENT NETTEMENT PAR 19 POINTS A 0.



15 janvier. — EN ATTENDANT LES ARRIVÉES DU CROSS DE L'*Intransigeant*, UNE COURSE DE 3.000 MÈTRES FUT DISPUTÉE. G. HUET S'Y MONTRAIT LE MEILLEUR.



JOUÉ A BELFORT SUR UN TERRAIN COUVERT DE NEIGE, LE MATCH STADOCESTE TARBAIS-U. S. BELFORT S'EST TERMINÉ PAR LA VICTOIRE DES TARBAIS, 63 POINTS A 0.



OSCAR EGG, APRÈS SA VICTOIRE DANS LE PRIX DES ARTS LIBÉRAUX, 40 KIL. DERRIÈRE TANDEMS, DISPUTÉ AU VÉLODROME D'HIVER (40 KIL. EN 48 M. 50 S. 3/5).



GANAY, POUR SES DÉBUTS A PARIS A BATTU SUTER DANS LE PRIX STÉPHANE.



A GAUCHE, RINDAL 1^{er} DU TOURNOI PROFESSIONNELS DE CANNES, DEVANT PAGE.



DANS LE REPÊCHAGE DE LA POULE DE TROIS DU CHAMPIONNAT DE RUGBY, LE STADE FRANÇAIS A BATTU LE V. S. CHARTRAIN PAR 41 POINTS (11 ESSAIS 4 BUTS) A 0.



22 janvier. — L'ÉQUIPE DE RUGBY DU C. A. S. G. RENCONTRAIT AU STADE PERSHING LE F. C. LOURDAIS. LES GÉNÉRAUX ÉTAIENT BATTUS PAR 16 POINTS A 3.



LOMBRET, 1^{er} EN 31 MIN. 50 S. DU CHALLENGE BIS-COT, DISPUTÉ A CLAMART.



SUTER, GAGNANT DE L'ÉLIMINATOIRE DU CRITÉRIUM D'HIVER DE DEMI-FOND.



LE RACING CLUB DE FRANCE RENCONTRAIT POUR LE CHAMPIONNAT DE RUGBY LE QUINZE DU S. U. AGENAIS. LE R. C. F. TRIOMPHAIT FACILEMENT PAR 29 POINTS A 8.



LES ÉQUIPES DE FOOTBALL DE SAINT-CYR ET DE POLYTECHNIQUE SE SONT RENCONTRÉES AU STADE JEAN BOUIN. SAINT-CYR TRIOMPHAIT PAR 1 BUT A 0.



L'U. S. PERPIGNANAISE ÉTAIT VENUE A CHARTRES RENCONTRER LE V. S. CHARTRAIN. CE MATCH VOYAIT LES PERPIGNANAIS TRIOMPHER PAR 69 POINTS A 0.



LE MATCH DE FOOTBALL, LE F. E. C. LEVALLOIS ET LE R. C. DE ROUBAIX S'EST TERMINÉ PAR UN MATCH NUL : 1 BUT A 1 APRÈS 165 MINUTES DE JEU.



POUR LE CHAMPIONNAT DU CENTRE DE RUGBY, L'ÉQUIPE DU CLUB DES USINES BERGOUGNAN A BATTU L'ASSOCIATION SPORTIVE MICHELIN PAR 5 POINTS A 0.



LE QUINZE DU STADE FRANÇAIS A RENCONTRÉ A LYON LE TEAM DU LYON OLYMPIQUE UNIVERSITAIRE. LES STADISTES TRIOMPHÈRENT DES L. O. U. PAR 5 POINTS A 0.



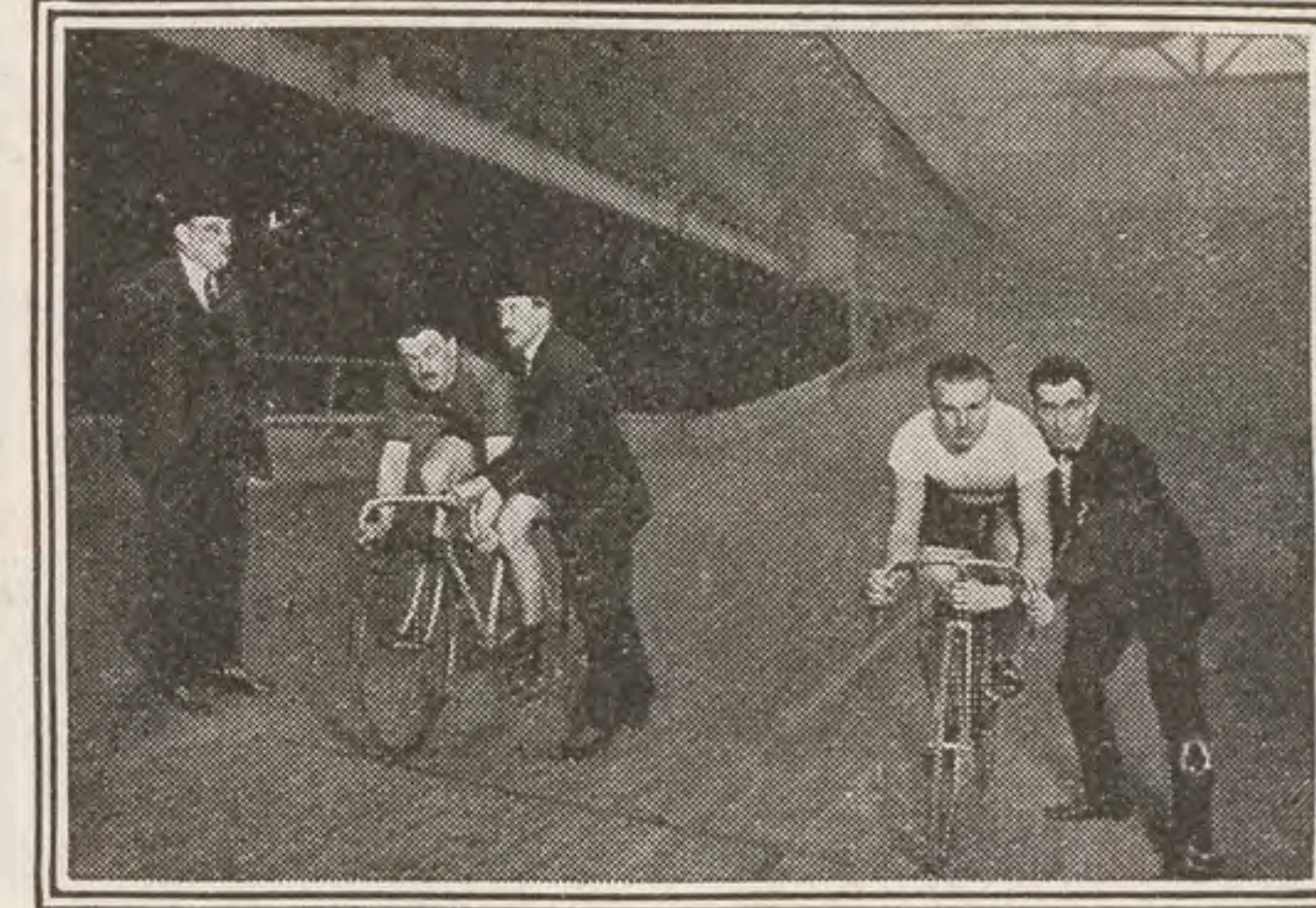
LE PREMIER TOUR DES POULES DE TROIS DU CHAMPIONNAT DE RUGBY OPPOSAIT LE C. A. DE CLERMONT A L'ÉQUIPE DE LA TESTE. CLERMONT TRIOMPHAIT PAR 5 A 0.



A GAUCHE, EDDIE STINSON; A DROITE, LLOYD BERTRANT, QUI DÉTIENNENT LE RECORD DU MONDE DE DURÉE SANS ESCALE, AVEC UN VOL DE 26 H. 5 M.



29 janvier. — LE MATCH OLYMPIQUE F. C. E. DE LA CHAUX-DE-FONDS, DISPUTÉ A BERGEYRE, FUT JOUÉ SOUS LA PLUIE. LES OLYMPIENS TRIOMPHÈRENT PAR 4 A 2.



LE DÉPART D'UNE DES MANCHES DU MATCH WILIE SPENCER-POULAIN, DISPUTÉ AU VÉLODROME D'HIVER. L'AMÉRICAIN S'INCLINAIT DEVANT NOTRE CHAMPION.